ЛБ
П 12
Павлович
Основы императивно-
кн. 1. ч. 1.
1922

16/12 31/7

330
П-12
№ 2918

325.3
П.12.

М. ПАВЛОВИЧ (ВЕЛЬТМАН)

ЛБ
П12

ОСНОВЫ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ И МИРОВАЯ ВОЙНА

Книга I. Часть I

ИМПЕРИАЛИЗМ И БОРЬБА ЗА ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И МОРСКИЕ ПУТИ БУДУЩЕГО

Изд. 3-е.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО :: 1922

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА
620657
Кабинет истории
ЗАПАДА
677

Гиз. 2502 (Р. Ц. Москва № 1008.) 5.000 экз.
16-я типография М. С. Н. Х.

Книга I. Часть I

ИМПЕРИАЛИЗМ И БОРЬБА ЗА ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И МОРСКИЕ ПУТИ БУДУЩЕГО

Предисловие к 1-му изданию.

Предлагаемая вниманию читателей книга составилась из статей автора, печатавшихся в журнале „Современник“ за 1912 г. (№№ 5, 6, 8) и 1913 г. (1, 3, 7). Статья о Панамском канале была напечатана, кроме того, в более пространном, чем в „Современнике“, изложении в американском журнале „The New Review“, 1913 г. (№№ 6, 7, 8, 9).

Текст книги является перед читателями в существенных чертах в том же виде, в каком он печатался в „Современнике“ и в „The New Review“. Позднейшие поправки и дополнения коснулись, главным образом, статистического материала, который в некоторых случаях оказалось возможным „освежить“ по немногим новейшим материалам, вышедшим за протекший краткий период, частью значительно дополнить. В журнальных статьях за недостатком места волей-неволей приходилось быть очень скупым по отношению к статистическому материалу. Наоборот, в предлагаемой вниманию читателей книге автор считал необходимым использовать шире имеющийся под рукой статистический материал и не скупиться на таблицы и цифровые данные там, где это оказалось нужным для доказательства или иллюстрации того или другого развиваемого им положения.

Автор думает, что в настоящий момент, когда волна империализма подымается все выше и выше во всех странах, когда даже самые „пацифистские“ фразы в устах дипломатов, государственных деятелей и многих публицистов, выступающих в роли проповедников и глашатаев „мира“, прикрывают лишь ненасытные аппетиты и необузданные стремления к новым и новым завоеваниям и территориальным приобретениям на счет

слабых соседей,—вопросы внешней политики должны бы интересовать у нас в России даже и тех „средних людей", о которых Биконсфильд, правда, с своей точки зрения, когда-то говорил в шутку: „Дела иностранные—значит, они меня не касаются". С той поры, как были сказаны эти слова, отношение среднего западноевропейца к вопросам внешней политики сильно изменилось. Среди многочисленных изданий, которые ежемесячно выбрасываются во Франции, Англии и Германии на книжный рынок, видное место принадлежит именно работам по внешней политике, имеющим ныне во всех западно-европейских странах обширные слои читателей.

Но по отношению к нашим соотечественникам фраза Биконсфильда до сих пор сохраняет свою силу. Впрочем, наши внутренние „болячки" так мучительны, так громко говорят о себе, что русскому гражданину некогда интересоваться „внешними" делами. Однако, увы, можно предвидеть, что непомерный рост милитаризма и военных расходов, поглощающих уже теперь чуть не весь наш бюджет, и в особенности надвигающиеся внешние события, связанные с малоазиатскими и т. д. перспективами, заставит даже и русского обывателя больше заинтересоваться иностранной политикой, которая так тесно связана с внутренним укладом жизни в России и других государствах, с классовыми антагонизмами и руководящей ролью, которую кучка финансовых олигархов и королей индустрии играет во внутренней и внешней жизни современных государств. Мы не говорим уже о том, насколько вопросы внешней политики не могут не привлекать к себе внимание со стороны представителей нашего многочисленного пролетариата, класса, которому прежде всего приходится своими боками расплачиваться за все авантюры, за „все победы и поражения", удачи и неудачи нашей дипломатии.

В настоящий момент перед господствующими классами первоклассных государств встают с особой силой в области захватной политики четыре великие проблемы: 1) Малоазиатская проблема или проблема окончательного раздела уцелевшего наследства Оттоманской империи. 2) Среднеазиатская проблема, затрагивающая

прежде всего Россию и Англию, но в то же время тесно связанная с проблемой Багдадского пути. 3) Африканская проблема, в которой заинтересованы почти все первоклассные западно-европейские государства и некоторые второстепенные, как, например, Бельгия и Португалия и, наконец, 4) Тихо-океанская проблема, ставящая вопрос о гегемонии на всем побережьи и в водах гигантского океана, омывающего три континента, проблема, волнующая не только все первоклассные государства земного шара, но и задевающая острожизненные интересы многих второстепенных стран Европы и Америки.

В связи с этими проблемами автор считает уместным прежде всего остановиться на тесно связанной с ними теме „Великие железнодорожные и морские пути будущего", которой и посвящается эта книга.

Следующую книгу „Генезис и основные черты империализма современных государств", в отдельных частях уже законченную, автор предполагает посвятить характеристике основных черт аггрессивной политики первоклассных государств: Англии, Германии, Франции, С. Штатов, России, Австрии, Италии, Японии. Автор намерен уделить каждой отдельной стране особый очерк, останавливаясь преимущественно на современной нам стадии, на периоде последних десятилетий. 3-я книга: „Союзы и соглашения", будет посвящена враждебным или, наоборот, дружественным и союзным отношениям между некоторыми важнейшими государствами и составится из этюдов „Тройственный Союз и Тройственное соглашение", „Россия и Франция", „Россия и Германия", „Россия и Америка", „Балканские государства" и т. д.; 4-й и последний выпуск будет посвящен вопросу: „Роль финансового капитала в международной политике".

Предлагаемая книга выходит одновременно на французском языке; это обстоятельство указывает, что поставленные в ней проблемы привлекают внимание и имеют большое значение.

Париж. 1913 г.

Предисловие ко 2-му изданию.

Мировая война, вспыхнувшая менее, чем через год после опубликования нашей работы о великих мировых путях, оправдала, кажется нам, взгляд автора на империализм, как на современную форму завоевательной политики, диктуемой прежде всего интересами металлургической промышленности. „Металлургическая промышленность играет колоссальную роль во внешней политике современных государств. Именно она диктует свою волю королям и президентам... Можно считать законом, что когда происходит столкновение между интересами металлургической промышленности и интересами других отраслей национальной индустрии, победа всегда останется за стальными королями..." [1]), доказывали мы в упомянутой нашей работе и в ряде статей, опубликованных во французской и американской прессе. Эта необычайно возросшая в течение последних десятилетий роль металлургической индустрии в хозяйстве и внешней политике современных государств обусловливалась, как доказывали мы, во-первых, тем процессом непрерывного возрастания постоянной части капитала над переменной, о котором Маркс говорит во II-м томе своего труда [2]); во-вторых, связью металлургической промышленности с так называемой военной индустрией, со всей системой современного милитаризма и маринизма, наконец, с банковыми трестами и синдикатами, играющими хотя и подчиненную, но все же огромную роль в современной капиталистической системе; в-третьих, тем обстоятельством, что ни в одной отрасли промышленности процесс синдицирования, картелирования, сцепления отдельных предприятий в одно комбинированное целое не достиг такой степени развития, не выразился в такой яркой форме, как именно в индустрии металлургической. Вместе с тем, мировая война подчеркнула все значение в ме-

---

[1]) См. нашу работу „Великие железнодорожные и морские пути будущего". С.-Петербург 1913 г., стр. 12, и ниже, стр. 24.

[2]) См. ibidem, стр 12—13.

ждународных отношениях той рельсовой политики, на которой мы так обстоятельно остановились в „Великих железнодорожных и морских путях будущего".

Несомненно, что вопрос о великих мировых путях играл доминирующую роль в происхождении нынешней войны. Знаменитым немецким трем Б „Берлин—Византиум—Багдад", великому рельсовому проекту, который должен был связать в одно целое все государства, лежащие на пути между Гамбургом и портами на Персидском заливе, Англия противопоставила пресловутые три К „Капштадт—Каир—Калькутта". Россия, в противовес этим проектам, выдвинула проект Индоевропейского пути или два П—„Петербург—Персидский залив" (первоначально Петербург—Пешавер).

Наконец, стремление России к овладению Босфором имело самое непосредственное отношение к упомянутым выше рельсовым проектам (подробнее об этом см. ниже, стр. 30—31 и „Что такое империализм", стр. 161—162).

Ввиду той важности, какую в связи с мировой войной приобрели вопросы о сущности империализма, о роли военной индустрии в современном хозяйстве, о милитаризме и политике вооруженного мира накануне войны, автор расширяет рамки своего исследования и посвящает этим злободневным и сложным вопросам специальные монографии.

2-я книга нашей серии: „Основы империалистической политики и мировая война", трактует вопрос: „Что такое империализм" („Железный вопрос в мировой политике"). 3-я книга посвящена теме: „Интернационал смерти и разрушения" (Военная индустрия Англии, Франции, Германии до и во время войны). 4-я—вопросу: „Милитаризм, маринизм и война 1914—1918 г.г.".

По независящим от автора обстоятельствам, именно благодаря тому, что все эти работы печатались в разных типографиях и порой в разных городах, 2-й, 3-й, 4-й и другие томы нашей серии вышли в свет раньше появления обеих частей нашей первой книги. Эти же технические обстоятельства, невозможность для автора тщательно редактировать некоторые выпуски серии,

печатавшиеся вне Москвы, постоянные утери из-за эвакуации то той, то другой части набранных уже страниц, наконец, перегруженность автора крайне ответственной работой по организации и руководству Главн. Комитетом государственных сооружений и по партийным делам обусловили некоторую невязку между отдельными частями предлагаемой серии. Достаточно указать, что означенное предисловие ко 2-му изданию автору приходится заново восстанавливать уже пятый раз. Автор надеется при новом, предстоящем в близком времени, переиздании всей серии „Основы империалистической политики и мировая война" исправить все бросающиеся ему в глаза недочеты работы.

Москва. 1918 г.

Предисловие к 3-му изданию.

Автор не внес никаких существенных изменений в это издание „Великих железнодорожных и морских путей" по сравнению со 2-м, кроме исправления некоторых анахронизмов и немногих дополнений. Дополнена глава о Палестине, где сионисты мечтают создать еврейский национальный центр, характеристикой положения в этой области в период после мировой войны. Равным образом прибавлена новая глава, освещающая вопрос о Багдадской дороге в связи с победой Антанты и борьбой между вчерашними союзниками за нефть, мощные источники которой в Месопотамии привлекают к себе ныне внимание стервятников капитализма и являются новым яблоком раздора между мировыми хищниками, новым поводом к международным конфликтам.

Последующие части труда подвергнутся более существенной переработке и дополнениям в связи с целым рядом изменений в международной конъюнктуре за период после мировой войны.

Москва. Декабрь 1921 г.

ВВЕДЕНИЕ.

Железный век.

Мировая выплавка чугуна. Экономический империализм. Борьба за Африку и Азию. Роль металлургической индустрии в международной политике. Интернационал смерти и разрушения. Рельсовая политика современных государств.

Современная цивилизация, даже взятая с определенной суженной точки зрения, именно со стороны ее материальной мощи, развития ее производительных сил, слишком сложна, чтобы ее можно было охарактеризовать одним понятием. Однако употребление железа в его различных формах является основным элементом мощи и прогресса современной индустрии. Что было бы, восклицает Поль Думер, с производством и обменом без стальной машины? Существует ли какое-либо недавнее изобретение или открытие, которое было бы мыслимо без этой машины? Все современное производство обусловлено существованием двигателя, мотора, который с непреодолимой силой и сказочной подвижностью покоряет силы природы воле человека. И чем обусловлена эта возможность передвижения людей и товаров на громадные пространства, это чудовищное развитие обмена, если не прогрессом в области железной индустрии? Локомотив, с головокружительной скоростью мчащийся по стальным рельсам через металлические мосты, сковывающие реки, долины; современный автомобиль, гигантский пароход, в несколько дней пересекающий океаны, аэроплан—ковер-самолет нынешней эпохи, все механические изобретения, все усовершенствования и великие завоевания последнего времени неразрывно связаны с про-

грессом в фабрикации стали, сделавшим возможным приготовление моторов, которые при малом весе и объеме отличаются громадной силой сопротивления. Таким образом, нынешняя цивилизация, весь прогресс техники и науки основаны, в значительной мере, на железе. Железоделательная, вернее сказать — стальная, индустрия медленно развивалась в течение предшествующих веков, ее чудовищно быстрый рост начинается лишь с начала последнего шестидесятилетия. Две цифры красноречиво говорят об этом: в 1860 г. выплавлялось чугуна во всем мире 7 милл. тонн, в 1910 г.—70 милл. тонн. За пятидесятилетие производство удесятерилось.

Скачки, которые делала железная индустрия в своем развитии, с каждым годом становились все значительнее. 7 милл. тонн — в 1860 г., 12 милл. — в 1870 г., 20 милл. — в 1880 г., 30 милл. — в 1890 г., 40 милл. — в 1900 г., 70 милл.—в 1910 г.

Шестьдесят лет назад великие металлургические страны распределялись в следующем порядке по производству металла:

	Тонн.
Великобритания	3.500.000
Франция	1.000.000
Соед. Штаты	800.000
Германия	700.000
Бельгия	300.000
Россия	250.000
Австро-Венгрия	200.000

Через 10 лет, в 1870 г., порядок этот несколько изменился. Франция, занимавшая в 1860 г. второе место, отступает на 4-е, ее перегоняют Германия и Соединенные Штаты. По производству металла упомянутые выше страны группировались следующим образом: Великобритания — 6.050.000 тонн, С. Штаты — 1.700.000, Германия — 1.400.000, Франция — 1.200 000, Бельгия — 630.000, Австро-Венгрия — 350.000, Россия — 300.000.

В 1890 г. порядок снова изменяется: на первое место выступают С. Штаты с производством более 9 мил-

лионов тонн, тогда как Великобритания не прогрессирует с 1880 г. Зато Германия, подобно Соединенным Штатам, быстрыми шагами идет вперед и увеличивает свое производство вдвое по сравнению с 1880 г. Все же она стоит еще позади Англии. Но в течение последующих лет немецкая металлургическая индустрия продолжает развиваться с лихорадочной быстротой, как бы старается обогнать английскую железную индустрию, достигает этой цели впервые в 1900 г., а в 1910 г. Германия выступает в качестве страны, далеко опередившей Великобританию.

В 1900 г. великие металлургические страны распределялись по производству металла следующим образом:

	Тонн.
Соединенные Штаты	14.000.000
Великобритания	9.100.000
Германия	8.500.000
Россия	3.000.000
Франция	2.700.000
Бельгия	1.000.000
Австро-Венгрия	800.000

Итак, С. Штаты продолжают свое лихорадочное движение вперед, Германия начинает уже теснить Англию, Франция же отступает на пятое место и становится позади России.

По сумме производства передовые металлургические страны распределяются в 1910 г. в следующем порядке [1]):

	Тонн.
Соед. Штаты	27.000.000
Германия	14.000.000
Великобритания	10.200.000
Франция	4.000.000
Россия	3.000.000
Австро Венгрия	2.100.000
Бельгия	1.800.000

[1]) „La Metallurgie du fer“ par Paul Doumer, стр. 7—9. Paris 1912.

Итак, начиная с 1900 г., гегемония на европейском континенте в производстве железа окончательно переходит к Германии. 50 лет тому назад Германия выплавляла в пять раз меньше чугуна, чем Англия,— накануне мировой войны Германия производила на 600.000 тонн чугуна больше, чем Англия и Франция вместе взятые, и на 4.000.000 тонн больше, чем Франция, Россия, Австро-Венгрия и Бельгия.

Пусть читатель не посетует на нас за изобилие этих цифр. Литераторы марксистского направления в ряде специальных исследований много сделали для выяснения доминирующей роли экономического фактора и, в частности, вопроса о рынках во всех важнейших событиях внешней политики нашей эпохи. Нетрудно доказать, что современный империализм по своему происхождению и по своим основным чертам— явление экономического порядка. А разве того же нельзя сказать о завоевательной политике минувших эпох? Разве Ферреро в своем капитальном труде „Величие и падение Рима“ не показал, кто именно руководил завоевательной политикой Римской империи, и не доказал, что именно банкиры, ростовщики, купцы и целый класс эксплоататоров, владельцев денег привели в движение победоносную силу легионов древнего Рима? Равным образом известный буржуазный теоретик и сторонник империализма, либеральный профессор Кембриджского университета Джон Роберт Сили (J. R. Seeley. The growth of british Policy, Cambridge 1895, 2 тома) показал, какие экономические интересы лежали в основе внешней политики Англии в XV—XVIII вв., и выяснил, что все войны, которые Англия вела с Францией, Испанией и т. д., были обусловлены исключительно торговыми вопросами. Так, по Утрехтскому договору 1713 г., закончившему знаменитую „войну за Испанское наследство“, Англия получила монополию негроторговли и исключительное право ввоза черных рабов в американские колонии,—монополию, которая так обогатила Ливерпуль и Бристоль. В основе англо-испанской распри минувших веков и непрерыв-

ных войн, которые Великобритания вела с Испанией, лежал всегда один и тот же вопрос, именно вопрос о торговой монополии в Новом Свете. Правда, это уже тогда смущало некоторых английских гуманистов, но и им приходилось удовлетворяться ответом великого государственного мужа той эпохи: „Если мы сделаемся справедливыми хотя бы на один день, Англия перестанет существовать". Самая война в ту пору являлась выгодным коммерческим делом, а английские капитаны мало чем отличались от обыкновенных морских разбойников. Как теперь английские финансисты помещают свои деньги в железные дороги или другие промышленные предприятия, так в ту пору предусмотрительные люди покупали акции какого-нибудь нового судна, которое Джон Оксенам или Фрэнсис Драк экипировал в Плимуте,—судна, которое должно было подстерегать галионы (большие испанские военные корабли), перевозившие золото [1]), рабов и т. д., или брать дань с испанских городов в Мексиканском заливе. И это делалось в мирное время, когда правительства обеих стран не находились в войне друг с другом. И когда морской разбойник после трудного похода и кровавых сражений возвращался с драгоценным грузом в Англию, его встречали как великого мужа, как почетного гражданина, содействующего величию и про-

[1]) Описанию порядков, царивших на море в XVIII в., посвящен, между прочим, первый рассказ Евгения Сю, обративший на него внимание литературных кругов тогдашней Франции. Евгений Сю, служивший некоторое время во французском флоте, участвовавший в качестве хирурга на военном судне „Breslau" в знаменитой битве при Наварине, хорошо знал морские нравы своего времени. Фабула рассказа основана на истинном происшествии, о котором повествуется и в хрониках города Гавра. Большое торговое судно, вышедшее с ценным грузом из Гавра, встречает на пути корсарский корабль. Капитан торгового судна, старый морской волк, видавший всякие виды, не сдается корсару, а принимает бой и меткой стрельбой начинает теснить неприятеля. После нескольких часов сражения корсарский корабль, у которого все боевые снаряды оказываются израсходованными, спасаясь от настигающего и собирающегося взять его на абордаж торгового судна, начинает отстреливаться из пушек золотыми монетами. В конце концов торговое судно берет атаковавший его корабль со всеми уцелевшими корсарами в плен и победоносно возвращается в Гавр.

мышленному процветанию родины. И, как рассказывают некоторые современники, эти старые морские волки, удалые разбойники отличались порой такой честностью по отношению к своим соотечественникам, что самые недоверчивые капиталисты давали многим из них деньги без всякой расписки в уверенности, что „лихой вояка“ не обманет их и вернет взятую сумму с соответствующей долей захваченной им добычи. Это был тогдашний метод первоначального накопления. Удивительно ли, что при таких порядках голландские финансисты той эпохи находили выгодным чуть ли не 80 лет вести войну с Испанией,—войну, которая давала им возможность атаковывать безграничные владения своего противника в Новом Свете. „Характерная черта английской истории XVII и XVIII веков,—говорит Seeley в другом своем сочинении (The expansion of England, „Расширение Англии“),—заключается в самой тесной неразрывной связи между войной и торговлей. Торговля, которая велась по такому методу, была почти равносильна войне и фатально вела к последней“. А в ту пору, как доказал Маркс, торговое первенство вело к промышленному преобладанию, как теперь промышленное первенство ведет за собой торговое (К. Маркс, „Капитал“, т. I, стр. 638, издание Поповой).

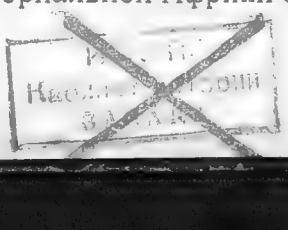
Если в мануфактурный период, эпоху преобладания торгового капитала, всякого рода рыцари первоначального накопления, темные финансисты, купцы и т. д. имели такое влияние на внешнюю политику страны и именем последней диктовали войну или мир, тем более в нынешний период господства крупной индустрии, гигантских промышленных синдикатов, колоссальных банков, владеющих сотнями миллионов рублей, финансовая аристократия и короли индустрии стоят за спиной дипломатов с их вечными интригами, беззастенчивым дележом „свободных“ территорий и т. д., за спиной генералов, искусно вызывающих, как это делали английские, французские, испанские и т. д. полководцы, вооруженные конфликты на границах тех или других оставшихся еще независимыми африканских

государств,—конфликты, которые являются таким удобным поводом для захвата новых территорий, для расширения „естественных границ" колоний и т. д. Именно крупная индустрия и финансовая плутократия толкнули современную Англию, Германию Вильгельма II, Соед. Штаты и все остальные государства на путь аггрессивного империализма и захватной колониальной политики. „Колониальная политика является законной дочерью политики индустриальной",—любил говорить и не раз писал осмеиваемый когда-то французскими радикалами, а ныне вознесенный ими же до небес знаменитый империалист, пресловутый „тонкинец" Жюль Ферри, сброшенный с президентского места тогдашним ярым противником заморских авантюр Клемансо, сделавшимся впоследствии вдохновителем марокккских экспедиций, военной колонизации, Версальского договора и т. д.

Колониальные захваты, как характерная черта внешней политики не одного или двух, а всех более или менее сильных современных государств, как основная цель, явная или тайная, дипломатических интриг и всякого рода комбинаций,—явление сравнительно недавнего времени.

От Венского трактата (1815) до 1850 г. Европа вела себя, так сказать, как домоседка и не бегала по чужим краям. Архипелаг Тихого океана, побережья Западной Африки колонизировались медленно, шаг за шагом. Последующие десятилетия были эпохой скромных приобретений, робких захватов, без широкого размаха, как бы с оглядкой по сторонам и с опасением взвалить на свои плечи слишком тяжелое бремя. Но начиная с 1880 г. в области захватной колониальной политики совершается крутой перелом. Все государства бросаются в перегонку к овладению новыми и новыми заморскими областями. И речь уже идет не о присоединении тех или других небольших островов или побережных территорий, а о завоевании целых континентов. По стопам Ливингстона, Стенли, Саворьяна-Брацца, Рольфса и других героев, старавшихся вырвать у экваториальной Африки ее тайны, Германия,

2



Англия, Франция, Италия бросаются тройным галопом от обожженных солнцем, опустошенных берегов Красного моря к великим равнинам Центральной Африки, от Индийского океана к сказочной области великих озер, откуда выходят грандиозные артерии: Нил, Конго, Замбези. Таким образом весь этот черный континент, который папа когда-то умудрился одним почерком пера и одним знаком креста разделить между двумя католическими странами, Испанией и Португалией, рассекается вдоль и поперек на отдельные части английскими, французскими, немецкими и т. д. саблями и штыками, и Бечуанлэнд, Уганда, Родезия, Новая Гвинея, Тунис, Эритрея, Конго, Камерун, Судан, Дагомея, Нигерия, затем Трансвааль, Мадагаскар, Оранж и т. д. быстро переходят во власть крупных европейских государств. Вместе с тем параллельно идет завоевание азиатского континента, где целые области переходят в руки европейцев. И эта колониальная горячка, эта форсированная захватная политика развивается с такой невиданной в минувшие эпохи интенсивностью, что только за пятилетие с 1885 по 1900 г.г. Англия приобретает земельную площадь протяжением в 4 миллиона квадратных километров, т.-е. пространство в 20 раз большее, чем вся Франция, и с населением в 60 милл. душ. Если завоевательная внешняя политика в пределах самой Европы становится почти невозможной, а попытка какой-либо первоклассной державы воспользоваться своей силой, чтобы овладеть хотя бы клочком соседней территории, становится делом крайне рискованным, грозящим вызвать европейскую войну, тем с бо́льшей силой внешняя политика первоклассных государств, все усилия дипломатии, дух авантюры направляются в период, предшествующий мировой войне, в сторону незанятых территорий азиатского и африканского континентов. Если старый свет закрывается для завоевательной политики, приходится открывать новые миры, приходится основывать империи на черном континенте, и в лихорадочной погоне за новыми территориями европейский империализм своей политикой насилия пробуждает от веко-

вой дремоты желтые расы, рискуя найти в них грозных противников в борьбе за гегемонию. В этой бешеной погоне за новыми владениями все средства признаются хорошими, и скоро весь мир оказывается захваченным и поделенным. С этого момента, когда все недавно свободные земли африканского континента оказываются в руках того или другого европейского государства, борьба за новые территории принимает особенно опасный характер. Отныне для какого-нибудь сильного государства вроде Германии расширение заморских владений может быть достигнуто только путем отнятия какой-либо территории у другого европейского государства; таким образом, естественно, европейская захватная политика в конечном результате все более и более обостряет отношения между многими первоклассными государствами, создает атмосферу крайнего недоверия, является предлогом для чудовищного увеличения армии и расходов на военные нужды,—расходов, которые с каждым годом возрастают в необычайной степени и ложатся тяжким бременем на государственный бюджет. Этого требует весь уклад экономической жизни капиталистического общества, вся организация капиталистического производства. Для фабрик и заводов, которые растут не по дням, а по часам, становится слишком тесен национальный рынок. Нужно во что бы то ни стало продавать железо, сталь, хлопчатобумажные материи и т. д., нужно находить, а затем открывать новые и новые рынки, а если двери остаются запертыми, тогда слово принадлежит армии и флоту, которые встают на защиту отечественной промышленности. „Империя, это—торговля!“ восклицает Чемберлен. Markets, Markets! Нам нужны рынки, новые рынки для нашего железа, для наших одеял, для наших хлопчатобумажных и шерстяных материй и даже для наших ювелирных предметов. Экономический империализм становится последней философией истории, чуть ли не последним словом религии, которая проповедуется с профессорских кафедр Сили, Фрудом [1]) и т. д. в Англии, Рамбо, Ганото,

[1]) Froude J. A. Oceana, or England and Colonies.

Рене Пиноном и др. во Франции. Но именно потому, что все эти патентованные ученые, генералы от официальной науки в унисон с великими государственными деятелями вроде Чемберлена, Криспи, Жюля Ферри, Биконсфильда и tutti quanti с таким усердием стараются убедить нас в неразрывной связи аггрессивной внешней политики колониального империализма с процветанием отечественной индустрии, именно поэтому приходится cum grano salis относиться ко всем подобным утверждениям. Накануне мировой войны не только лже-социалисты вроде Бономи, в его речи на конгрессе в Модане, или анархо-синдикалисты вроде Лабриола в его статьях в „Национальной идее" (Idea nazionale), но даже министры-президенты, как, например, Джиолитти в его известной речи о Триполийской войне или Кайо в программной речи в С. Калэ об общей политике французского правительства (5 ноября 1911 г.), именем Маркса старались оправдать колониальные авантюры, войну европейской „цивилизации" с африканским или азиатским „варварством" Не говоря уже о том, что подобные ссылки на Маркса, этого гениального мыслителя, отдавшего свою жизнь служению великой идее международного братства, напоминают приемы иезуитов, ухитрявшихся именем Христа и Евангелия оправдать все ужасы инквизиции, вплоть до сжигания неверующих на кострах, заметим, что само утверждение, будто колониальная политика по французскому, итальянскому или испанскому образцу открывает новые рынки для промышленности и является важнейшим средством для расширения экспорта, не может быть принято на веру как аксиома и противоречит действительному положению вещей. Именно французская колониальная политика пагубно влияла на промышленное развитие Франции и обусловила ее отсталость, на мировом рынке, и лишь с помощью дутых цифр и фальсифицированных данных французские президенты и министры могли доказать якобы великую роль колоний в качестве грандиозной важности рынка для отечественной промышленности (см. нашу книгу „Французский империализм и экономическое развитие Фран-

ции в XX столетии", Петроград 1918. С другой стороны именно бедность колониями явилась условием первой важности, содействовавшим поразительно быстрому росту немецкой промышленности („Финансовые и промышленные силы Германии и основы ее мировой гегемонии", „Современник", книга XII, 1911).

Когда нам говорят, что новые территориальные захваты, одним словом, колониальный империализм дает возможность противодействовать вредным последствиям насыщения отечественного рынка фабрикатами национальной индустрии, предотвращает, ослабляет или отдаляет страшные промышленные кризисы с их сотнями тысяч выброшенных на улицу и умирающих голодной смертью рабочих, когда нам заявляют, что эта аггрессивная политика является важнейшим предохранительным клапаном, мешающим преждевременному взрыву гигантской накаленной машины, какую представляет собой современное капиталистическое общество, нам остается спросить: где здесь правда и где ложь? Каким предохранительным клапаном для французской шерстяной, шелковой, хлопчатобумажной, писчебумажной и т. д. промышленности, для пресловутой индустрии так называемых „articles de Paris", играющей такую колоссальную роль во французском производстве, для немецких химических, ковровых, стеклянных, фарфоровых, мебельных фабрик, для производства дорогих ювелирных вещей, о которых говорит Чемберлен, служит завоевание какой-нибудь даже обширной области в Африке, из за которой первоклассные страны вступают в конфликты друг с другом и тратят миллиарды на новые армейские корпусы и дредноуты? И станет ли чернокожий обитатель Африки одевать платье, обувать европейские башмаки, носить котелки или цилиндры, когда ныне весь его туалет в лучших случаях заключается в шейном платке и поясе, а все украшение его прекрасной дамы в какой-нибудь грошовой побрякушке! Один английский капитан рассказывал незадолго до мировой войны автору, что, когда он со своим чернокожим слугой Джимом, пожившим с ним некоторое время в Лондоне, вернулся

обратно в Африку, Джим по прибытии на родину первым долгом сбросил с себя европейское облачение, а чтобы показать, что он все же человек цивилизованный и чему-нибудь выучился в высшем обществе, дал вытатуировать себе на ногах изображение английских клетчатых брюк по образцу привезенных им из Лондона. Идея эта имела блестящий успех и вызвала подражание со стороны многих местных дэнди черного цвета. Анекдот это или действительный факт, во всяком случае подобные рассказы мало чем грешат против истины. Понятно, что при таких обстоятельствах многие отрасли европейской промышленности едва ли что-нибудь выигрывали от проникновения цивилизации в черную Африку.

Было время, когда колониальная политика носила исключительно торговый характер, когда вся цель метрополии направлялась к монополизации экзотических товаров, которыми была богата данная колония. Затем наступил период плантационного хозяйства, когда в колониях стали видеть поставщиков предметов массового производства и сырья для фабричной индустрии в метрополиях. Наконец, в колониях стали искать прежде всего покупателей фабрикатов, не находящих себе сбыта в метрополии.

Заметим, что уже давно торговля „экзотическими" товарами потеряла свое прежнее значение и свой прежний характер. В предшествующие эпохи, когда главными потребителями колониальных товаров были высшие классы и когда на рынке требовались дорогие и редкие товары, торговля экзотическими продуктами давала колоссальные барыши. В этих случаях, по словам Маркса, „прибавочная ценность является результатом двойного обирания как покупающего, так и продающего производителя купцом, паразитически втирающимся между ними". Но в настоящее время сохранение высоких монопольных цен на „колониальные товары" и вообще эксплоатация колоний старыми методами немыслима уже, во-первых, потому, что „колониальные товары" перестали быть редкостью и заменяются их суррогатами: тростниковый сахар—свек-

ловичным, индиго — химической краской и т. д.; во-вторых, потому, что сами колонии перестали быть монопольной собственностью того или другого государства. В этом отношении ничего не может быть характернее тех слов, которые произнес президент французского кабинета Кайо в парламентской речи от 18 дек. 1911 г., обсуждая франко-германский конфликт из-за Марокко (Агадир) и доказывая целесообразность уступок немецким требованиям:

„Позвольте мне высказать мою мысль до конца. Режим открытых дверей, это — режим, которого отныне не избежишь во всех новооткрывающихся странах. Вы должны, наконец, хорошенько понять, что придется отказаться от исключительных методов, связывавших когда-то колонии с метрополией и закрывавших их для иностранной конкуренции[1]). Требования современной жизни, которые с каждым днем будут заявлять о себе громче и громче, не допускают уже более подобных слишком упрощенных решений. (Курсив мой. М. П.)

Если для многих отраслей европейской промышленности значительная часть черного континента, как и некоторые области Азии, Южной Америки, имеют маловажное значение как с точки зрения рынка для сбыта фабрикатов, так и в качестве производителей сырья, все же существует отрасль индустрии, которая крайне заинтересована в приобщении даже самых бедных и наиболее пустынных областей Африки к благам европейской цивилизации. Эта отрасль промышленности — металлургическая. Вообще металлургическая промышленность играет колоссальную роль во внешней политике современ-

[1]) Точка зрения Кайо не восторжествовала во французской колониальной политике, что и повело к дальнейшему обострению франко-германских отношений и ускорило мировую войну. На знаменитой Вашингтонской конференции (ноябрь — декабрь 1921 г.) правительство С. Штатов сделало попытку добиться от всех держав, участвовавших на конференции, безусловного признания принципа открытых дверей по отношению к Китаю. Американская пресса подчеркивала, что отказ Японии от признания этого принципа неминуемо поведет к войне на Тихом океане.

ных первоклассных государств. Именно она диктует свою волю императорам и президентам, и к голосу стальных королей с особым вниманием прислушиваются дипломаты, порой совершенно индифферентные к требованиям представителей других отраслей промышленности, хотя бы и играющих колоссальную, доминирующую роль в экономическом хозяйстве данной страны, в ее экспорте, торговом балансе и т. д.

Можно считать законом, что когда происходит столкновение между интересами металлургической промышленности и интересами других отраслей национальной индустрии, победа всегда останется за стальными королями. Дипломатия считается прежде всего с действительными или даже фиктивными интересами металлургической индустрии, пренебрегая, если нужно, в угоду последней интересами остальных отраслей национальной промышленности.

Империализм есть современная форма завоевательной политики, диктуемой прежде всего интересами металлургической промышленности, играющей ныне в хозяйстве каждой страны роль наиболее важной, главенствующей индустрии, так сказать, центрального индустриального светила, вокруг которого, как планеты вокруг солнца, вращаются многие другие важнейшие отрасли капиталистического хозяйства крупнейших государств.

Все более усиливающаяся роль металлургической промышленности в национальном хозяйстве каждой страны и в ее внешней политике хотя и не была предсказана Марксом, но она всецело вытекает из учения Маркса об изменении технического состава капитала параллельно с развитием капитализма; Маркс показал, что в процессе развития капиталистического производства постоянная часть капитала неизменно увеличивается на счет переменной. Если в XVIII столетии капитальная ценность, вложенная в какую-нибудь фабрику, состояла из $^1/_2$ переменного капитала и одной половины постоянного, то ныне капитальная ценность

состоит из $^7/_8$ постоянного капитала и $^1/_8$ переменного. Таким образом перераспределение производства идет в направлении к производству средств производства на счет средств потребления, а так как железные и стальные материалы являются основным элементом, из которого приготовляются средства производства, процесс развития капитализма неизбежно ведет к возрастанию роли металлургической промышленности как в национальном, так и в мировом хозяйстве.

Отмеченный нами выше чудовищно быстрый рост производства металлов за последние 60 лет объясняется тем, что железные и стальные материалы являются основным элементом, из которого приготовляются средства производства. А как формулирует П. Маслов в своем труде „Теория развития народного хозяйства“: „Капиталистическое хозяйство по мере накопления капитала все более и более переходит к увеличению производства орудий и средств производства и обмена, как будто они являются целью хозяйственной деятельности“ (Курсив мой. М. П.) Из сравнения данных последнего американского census'a о распределении производительных сил в производствах 1880 и 1905 г.г. Маслов пришел к заключению, что в то время как заработная плата в производстве предметов обрабатывающей промышленности для непосредственного потребления увеличилась с 1880 по 1905 г. всего на 115%, основной капитал увеличился на 224%; в производстве средств производства заработная плата увеличилась на 192%, а основной капитал на 315%. Таким образом даже для изготовления предметов непосредственного потребления предприниматель должен все на бо́льшую и бо́льшую сумму покупать орудий и средств производства. Одним словом, „перераспределение производительных сил идет в направлении к производству средств производства. Следовательно, в этом направлении больше всего расширяется и рынок“ [1]).

[1]) Петр Маслов, Теория народного хозяйства. Спб. 1910 г.

Металлургическая промышленность сильна своей связью со всей системой современного милитаризма, с так называемой военной индустрией, со всеми этими фабриками и заводами Круппа, Крезо, Армстронга, с колоссальными судостроительными компаниями, спускающими на воду крейсера, броненосцы, супер-дредноуты и т. д., поглощающие ежегодно десятки и сотни тысяч тонн металла. Заметим между прочим, что уже и с чисто технической точки зрения развитие металлургической индустрии самым тесным образом связано с прогрессом военного дела. В борьбе между атакой и обороной противники обращались за оружием именно к металлургии. Артиллерия требовала каждый раз более могучих дальнобойных орудий, которые выдержали бы самое высокое давление и выбрасывали снаряды, способные пробить самую крепкую стальную броню. Наоборот, противники требовали такой стали, о которую ударялись бы, не разрывая ее, самые разрушительные снаряды. Эта борьба между непробиваемой броней и всесокрушающим снарядом своими перипетиями заполняет историю последних 40 лет в развитии металлургии. Нетрудно себе представить, какой страшной силой сопротивления должна обладать стальная броня, которая могла бы выдержать удар разрывного 12-дюймового снаряда, выпущенного с близкого расстояния современным морским чудовищем. Между тем такая броня уже существует, и для борьбы с ней приходится переходить от 12-дюймовых орудий к 14-дюймовым.

Чтобы дать некоторое представление о роли военной индустрии в мировом хозяйстве и национальной экономии, укажем на цифры военных расходов важнейших европейских государств в 1912 г. Впереди остальных государств по своему военному бюджету шла Россия, покупавшая, впрочем, значительную часть принадлежностей своего военного аппарата за границей. За Россией следовали Англия, затем Германия, Франция, Италия, Австрия. В 1912 г. истратили на военный бюджет:

Россия:

	Франков.
Армия	1.500.780.513
Флот	424.083.156
Итого	1.924.863.669

Англия:

Армия	693.725.000
Флот	1.071.450.000
Итого	1.765.175.000

Германия:

Армия	1.318.332.128
Флот	329.554.432
Итого	1.647.886.560

Франция:

Армия	793.752.105
Флот	423.278.924
Итого	1.217.031.029

Италия:

Армия	431.522.573
Флот	216.886.169
Итого	648.408.742

Последнее место в ряду первоклассных государств по величине военного бюджета занимала в 1912 г. Австро-Венгрия, правительство которой делало накануне мировой войны все от него зависящее, чтобы обогнать другие страны в этом отношении. В 1912 г. военный бюджет Австро-Венгрии определялся в 587.892.893 фр.[1]).

Если мы суммируем все эти цифры военных расходов, более страшных порой, чем многомиллионные армии и колоссальные флоты, на содержание которых они шли, мы получим чудовищную по сравнению с расходами на культурные цели цифру 7.796.116.893 фр., т.-е. около восьми миллиардов. За три года—

---

[1]) Подробное исследование о военных силах и военных расходах европейских государств накануне войны см. нашу работу: „Милитаризм, маринизм и война 1914—1918 г.г.“. Москва 1918.

1910, 1911, 1912—шесть первоклассных военных государств израсходовали на свои армии и флоты двадцать два с половиной миллиарда франков. А сколько будет,—писали мы в 1913 г.,—израсходовано за следующие три года, принимая во внимание новые военные законы в Германии и Франции, новое увеличение военного бюджета в России, Австрии, Италии, новый небывало сильный толчок, данный международному милитаризму завоевательной балканской войной, которая в истории европейских вооружений сыграла такую же роль, какую некогда сыграла война франко-прусская.

Именно с момента войны 1871 г. началась безумная пляска миллиардов на расходы по вооружениям в Германии, Франции, России, именно с этого момента с каждым днем все более углублялась и расширялась пропасть, куда безвозвратно исчезала бо́льшая и бо́льшая часть налогов, извлекаемых из народных масс. Среднюю ежегодную цифру военных расхо́дов шести первоклассных государств со времени франко-прусской войны можно определить в пять миллиардов франков. Таким образом, за последние сорок лет с 1871 по 1912 г. Россия, Франция, Англия, Германия затратили на свои армии и свои флоты двести миллиардов франков. 200 миллиардов франков за 40 лет и это еще не кончено.

Принимая во внимание указанный нами выше закон перераспределения производительных сил в направлении к производству средств производства на счет средств потребления, а также рост военных бюджетов во всех государствах, нетрудно понять, почему, несмотря на то, что железные и стальные материалы изнашиваются очень медленно, их потребление в период до мировой войны растет гораздо быстрее, чем потребление хлеба, который тотчас же съедается, хлопка, шерсти и т. д. Так, за период 1880—1908 г.г. увеличение потребления хлопка в С. Штатах составляло 19,$_2$%, пшеницы 14% чугуна 22,$_5$%; в Германии: хлопка—127,$_3$%, шерсти—45,$_6$%, пшеницы—49,$_2$%, чу-

гуна—186,1% [1]). Одним словом, человечество поглощало более чугуна, чем муки.

Все индустрии зависят в большей или меньшей степени от металлургии. Особенно тесным образом связаны с металлургией угольная промышленность и все индустрии топлива, как твердого, так и жидкого. Эпоха империализма, новейшая стадия капитализма характеризуется полнейшей гегемонией, господством металлургии над угольной промышленностью. Равным образом, нефтяная промышленность все более и более подпадает влиянию металлургии.

Наконец, металлургия сильнее других индустрий тем, что она является индустрией, ранее других созревающей и более других приспособленной к объединению в могучие национальные и интернациональные синдикаты, тресты и картели. Эта интернационализация металлургической промышленности отнюдь не ведет к исчезновению войн, к господству вечного мира. Несмотря на свой интернациональный характер, металлургия в капиталистическом строе является злейшим врагом пацифизма, индустрией, более, чем какая-либо другая отрасль национального хозяйства, заинтересованной в милитаризме, маринизме, обострении международных отношений и т. д., во-первых, уж потому, что все металлообрабатывающие отрасли промышленности тесно связаны с военной индустрией, изготовляющей тяжелые и легкие орудия, пулеметы, снаряды, ружья, броненосцы, дредноуты, супер-дредноуты, подводные лодки, аэропланы, дирижабли и т. д., во-вторых, потому, что один год войны дает металлургической индустрии больше работы и доходов, чем многие годы мирного периода.

Имеется еще один фактор, крайне обостряющий борьбу между отдельными национальными группами металлургической буржуазии, несмотря на мировой характер и интернационализацию стальной промышлен-

---

[1]) Ип. Гливиц, „Железная промышленность России", Спб. 1911, стр. 71.

ности, несмотря на все эти международные конференции, конгрессы, международные стальные тресты, синдикаты и т. д. Дело в том, что важнейшие фабрикаты металлургической промышленности, именно локомотивы, вагоны, рельсы, пушки, броненосцы, сбываются на иностранные рынки совершенно в иных условиях, чем фабрикаты остальных отраслей индустрии. Немецкие, австрийские, французские, американские и другие заводчики имели возможность сбывать в Англию и во все ее колонии беспошлинно сахар, химические продукты, кожевенные, стеклянные изделия, фармацевтические препараты и т. д., и т. д., но никогда даже фритредерская Англия не желала позволить какому-либо отдельному иностранному капиталисту или иностранному синдикату строить железные дороги в ее колониях, воздвигать вокзалы, сооружать железные мосты для данного рельсового пути и т. д. Более того фритредерская Англия не только не позволяла иностранным капиталистам строить железные дороги в своих владениях, но всеми силами препятствовала сооружению иностранными капиталистами рельсовых путей во всех тех государствах и областях, где Великобритания имела какое-либо влияние, в Турции, Китае, Африке и т. д. Мы увидим, какую упорную дипломатическую борьбу выдержало германское правительство, чтобы добиться, например, концессии на сооружение Багдадского рельсового пути, которого не желали допустить ни Англия, ни Россия, с какими международными опасностями связан был вопрос о трансафриканских рельсовых путях, мы узнаем, наконец, какую роль в развитии металлургической промышленности играет сооружение железных дорог, рельсовая политика и т. п.

Одна из причин мировой войны лежала в невозможности примирить великие рельсовые проекты, к осуществлению которых стремились мировые державы; Англия, Россия, Германия. Знаменитым немецким „трем Б“, т.-е. рельсовому проекту „Берлин—Византиум—Багдад“ или, что то же, „Берлин—Багдад—Басра“, т.-е. железной дороге из Берлина через Константинополь и Багдад к Персидскому заливу, Англия

противоставила не менее знаменитые „три К“, т.-е. железнодорожный проект „Каир—Капштадт—Калькутта“, долженствовавший соединить в одно целое всю восточную Африку от севера до юга с Аравией, Месопотамией, южной Персией и, наконец, Индийской империей, Россия же в противовес этим проектам выдвинула пресловутые „два П“, т.-е. идею великого железнодорожного пути от Петербурга до Персидского залива (первоначально Петербург—Пешавер), пути, который соединил бы Европу с Индией и дал бы возможность русскому империализму утвердить свою гегемонию не только в Персии, но и во всей Средней Азии и на подступах к Индии.

Итак, металлургическая индустрия есть индустрия, где менее всего возможна свободная торговля, индустрия, где даже фритредерская Англия, Англия Манчестера, отступает перед Бирмингамом и проводит политику аггрессивного протекционизма, где идет, несмотря на все международные соглашения, интернациональные тресты, синдикаты, борьба не на жизнь, а на смерть за новые рынки, за концессии на рельсовые пути, за политическую и экономическую гегемонию, исключающую возможность предоставления новых прав другим странам.

Таким образом, металлургическая промышленность является идеальным типом индустрии, в которой процесс интернационализации капитала, связывания отдельных национальных хозяйств в одно гигантское комбинированное целое, сопровождается ростом самой отчаянной конкуренции, войны не на жизнь, а на смерть между важнейшими национальными группами международной буржуазии. В металлургической промышленности интернациональный трестированный капитал обостряет с необыкновенной силой противоречие интересов капиталистических олигархий вступивших в соглашение стран и, таким образом, отрицает исходные моменты своей деятельности. Вот почему перемещение центра тяжести хозяйственной жизни от хлопчатобумажной индустрии к металлургической, представляющее важнейший факт современной эволюции капитализма

играет такую крупную роль в обострении международных отношений, в развитии милитаризма, маринизма, одним словом, в империалистической политике первоклассных государств XX столетия.

Лишь при коммунистическом строе металлургия перестанет играть роль царицы всей индустрии и одновременно важнейшего фактора международных конфликтов и будет служить исключительно на благо трудовых масс.

* * *

Позади крупных металлургических заводов и судостроительных компаний, объединенных в могучие тресты и синдикаты, держащие в своих руках всю влиятельную прессу и толкающие правительства и парламенты всех стран к новым и новым вооружениям, стоят грандиозные финансовые учреждения, ворочающие миллиардами франков и марок. Так, накануне мировой войны в совет администрации знаменитых Крупповских заводов входят представители всех больших немецких банков, именно: Disconto-Gesellschaft, Dresdner Bank, Allgemeine Schaffhausener Bank, Norddeutsche Bank, Bleichröder, затем самоперсонально крупные банкиры: Гаген, барон Оппенгейм из Кёльна, принц Гвидо Генкель фон Донерсмарк, отставной вице-адмирал фон-Ганс-Сак. Наконец, акционерами Крупповских заводов являлись и многие члены германской императорской фамилии[1]). С Крупповскими заводами связаны были также многие другие военные фабрики, как, например, фирма Маузера, пороховые заводы Ротвеллера в Кёльне, Нобелевский трест и его отделения. Не трдно понять, каким громадным влияниям на всю внутреннюю жизнь отраны и на ее внешнюю политику пользовались громадные индустриальные организмы вроде Крупповских заводов, заводов Шнейдера в Крезо, а тем более могучие синдикаты вроде французской „La Chambre Syndicale des fabricants et constructeurs du

[1]) См. об этом „Интернационал смерти и разрушения“ (Военная индустрия в Англии, Франции и Германии).

matériel de guerre" или металлургические тресты вроде „Union des industries métallurgiques et minières".

В своей речи в Совете республики 17 сентября 1917 г., речи, явившейся первым официальным изложением точки зрения Временного правительства по вопросам внешней политики, бывший министр иностранных дел Терещенко подчеркнул между прочим, что „Германия одна из всех воюющих стран имела промышленность, приспособленную к военным целям, и широко развитую гражданскую промышленность. Все остальные страны, и страны Согласия в особенности, должны были приспособить для военных целей свою гражданскую промышленность"... Это положение совершенно неправильно. Франция накануне войны имела очень развитую военную индустрию, конкурировавшую во многих отраслях, например, в фабрикации легкой полевой артиллерии, взрывчатых веществ, авионов и т. д., с германской промышленностью. Эта французская индустрия была, как мы видим, объединена накануне войны в национальные тресты и синдикаты, связанные, в свою очередь, тайными, а порой и явными узами с интернациональными австро-германо-голландскими и т. д. трестами и синдикатами.

Такую же могучую и сплоченную организацию представляют собою поныне металлургические и, в частности, военные заводы в Англии. Здесь великое дело обороны отечества находится,—если не говорить о казенных заводах и доках,— в руках пяти крупных компаний: 1) Messrs Wickers, Ltd. 2) Messrs Armstrong, Whitworth and C-ie. 3) John Brown and C-ie. 4) Cammel, Laird and C-ie. 5) Nobel Dynamite Trust[1]).

Все эти пять частных компаний вместе со многими мелкими фирмами составляют один военный трест, капитал которого равняется приблизительно 2 миллиардам франков. Все эти частные фирмы тесно свя-

[1]) О роли военной индустрии и вообще металлургических трестов в обострении международных конфликтов и в мировой войне см. только-что цитированную книгу.

заны между собой, многие из них имеют одних и тех же лиц в составе своих правлений, некоторые даже имеют одних и тех же директоров. Таким образом, эти английские фирмы не конкурируют друг с другом, не сбивают цен на свои „товары", а по „справедливости" распределяют между собой заказы, стараясь отбить последние у казенных заводов.

Конечно, все эти высоко-патриотические английские компании тесно связаны со многими иностранными военными фирмами. Так, знаменитая фирма Виккерса, тесно связаная с некоторыми судостроительными фирмами в Италии („Vickers Terni", Odero-Orlando), является главным пайщиком испанского предприятия „El Hispana Construccione Navale" и имела завод в Николаеве. Фирма Армстронга также имеет филиальное отделение в Италии (Armstrong Pozzuoli et C-ie) и является главным поставщиком военных материалов для итальянского флота, фирма Брауна работала в Николаеве и Петербурге (на Адмиралтейском заводе и на Балтийском). Фирма Нобеля накануне мировой войны имела 14 директоров, из которых четверо—немцы, постоянно проживавшие в Германии; Г. Аушлэгер и М. Шинкель в Гамбурге, Л. Гаген и Ж. Гайдеман в Кёльне. Этот динамитный трест безусловно является самой космополитной английской фирмой.

При таком интернациональном характере военной индустрии понятно, что все так называемые „военные тайны" в области новейших открытий, изобретений и усовершенствований, тщательно скрывавшиеся правительством каждой страны от собственных сограждан, в большинстве случаев представляли собой накануне мировой войны, если не говорить о редких исключениях, вроде немецкой „Берты" (орудие в 420 сантиметров), секрет полишинеля для правительств всех других стран.

Целый ряд английских адмиралов и контр-адмиралов, важнейших гражданских чиновников, далее членов палаты общин, наконец, членов нынешнего министерства являются одни акционерами этих фирм и

держателями облигаций военного треста, другие—директорами и членами правления военных заводов. Так, председателем совета фирмы „John Brown and Ci-e“ состоит лорд Аберконвей, выдающийся член либеральной партии и один из основателей национально-либерального клуба. В числе главных держателей облигаций фирмы Армстронга мы находим бывшего министра колоний Литльтона, а в числе ее директоров—Жоржа Муррея, секретаря государственного казначейства, контр-адмирала Шарля Оттлея и т. д. Понятно, почему английский парламент с такой готовностью ассигновывал миллионы фунтов стерлингов на сооружение новых супер-дредноутов для защиты отечества от опасности, угрожавшей Великобритании со стороны Германии. Ведь, одна только фирма Армстронга насчитывает в палате лордов тридцать своих агентов, т.-е. акционеров. Что касается фирмы Виккерса, в числе ее акционеров числился сам спикер палаты общин, не говоря уже о десятках других важнейших государственных деятелей Англии, бескорыстных руководителей ее внешней и внутренней политики. Понятно, какие мотивы лежат в основе патриотизма этих вершителей судеб английской империи, ясно, где нужно искать реальную базу и, вместе с тем, движущую пружину лихорадочного роста современного милитаризма. Очевидно, что английских патриотов этой марки ничуть не пугали германские вооружения, а, наоборот, лишь радовали.

Этот интернациональный характер пушечной индустрии, который мы подчеркивали в наших работах накануне войны, проявился и во время самой войны. Всем памятны сенсационные разоблачения Либкнехта в германском рейхстаге за год до войны о роли заводов Круппа в разжигании международных конфликтов с целью получения заказов на новые вооружения. Следует оговориться, что произведший особенное впечатление на общественное мнение в Европе факт, сообщенный Либкнехтом, относительно попытки Круповских заводов подкупить некоторые французские газеты для напечатания в них ложного известия об

удвоении числа митральез во всех французских полках с целью вызвать соответствующее увеличение и в германской пехоте, был впервые установлен в германском же рейхстаге в феврале 1912 г. социал-демократом Штюкленом по отношению к „одной из крупнейших военных фирм Германии". Тогда же министр военных дел вынужден был с высоты парламентской трибуны подтвердить, правда—с некоторыми оговорками, правильность разоблачений Штюклена относительно „одной из крупнейших немецких военных фирм".

Либкнехту удалось раздобыть документы, устанавливающие, что „одной из крупных военных фирм", как осторожно выражался Штюклен, были именно пресловутые Крупповские заводы, изготовляющие оружие не только для Германии, но и для потенциальных врагов ее, заводы, являвшиеся важнейшим элементом немецкого и вообще международного милитаризма. Этим самым Либкнехт пред лицом всего мира сорвал маску с лица милитаристов и доказал, что для патриотов „где заказ, там и отечество".

Одной из французских газет, которую пытались подкупить Крупповские заводы, была, как известно, „Figaro". Поразительная аналогия со всей этой историей, разыгравшейся в 1912—1913 гг., представляет сенсационное дело французского миллионера Боло, арестованного в разгар войны, именно в сентябре 1917 г., по обвинению в попытке скупить на германские деньги ряд французских газет. Самой крупной операцией Боло в этом направлении была покупка акций „Journal" на сумму 5½ миллион. фр. Известно, какую роль во французской прессе играл сенатор Эмбер, главный редактор „Journal" с его пресловутой компанией: „Des canons, des munitions" (пушек, снарядов), и невольно возникает вопрос, не были ли германские империалисты заинтересованы в том, чтобы Франция затягивала войну, улучшая свое вооружение и проявляя воочию свою несломленную мощь. Кроме того, Боло приобрел на 150.000 фр. акций ультрапатриотического органа „Rappel", настаивавшего на

аннексии левого берега Рейна. Редакция „Rappel“ заявила, что Боло никогда не пытался воздействовать ни на редакционные, ни на финансовые дела газеты. Но, как правильно подчеркнул парижский корреспондент „Биржевых Ведомостей“ в телеграмме от 20 сентября 1917 г., „цель Боло заключалась в том, чтобы дать Германии основание утверждать, что Франция ведет завоевательную войну“. Клемансо с своей стороны заявил, что он располагает данными о предпринимавшихся в свое время Боло попытках скупить акции „Figaro“. Аналогичные намерения он имел относительно органа Клемансо „L'Homme Enchainé“. Одним словом, как мы видим, немецкий агент Боло старался во время войны скупить все истинно-патриотические французские газеты с очевидной целью подогреть еще более воинственный пыл этих газет и тем самым сыграть на руку германским аннексионистам. Не ограничиваясь поддержкой уже существующих патриотических органов, Боло на полученные им из Берлина миллионы пытался создать новые органы печати.

Другим любопытным примером „интернациональной“ деятельности пушечных и динамитных королей является состоявшаяся в августе 1915 г., т.-е. через год после начала войны, совместная конференция английских и германских капиталистов, созванная для ликвидации международного динамитного треста Нобеля, упомянутого нами выше. Пространные разоблачения относительно ликвидации этого англо-германского треста были напечатаны в сентябре 1917 г. в „Vorwäts“. Расторжение треста было объявлено в ноябре 1914 г., т.-е. почти через полгода после объявления войны, но ликвидация затянулась „вследствие сложности финансовых расчетов“ еще почти на год. Это не мешало англо-германским капиталистам посылать пролетариев обеих стран на бойню во имя высших интересов родины. Есть основание предполагать, что самая ликвидация треста, ради которой динамитные магнаты Англии и Германии собрались в разгар войны на совместную конференцию,

явилась пустой формальностью. Как бы то ни было эта конференция лишний раз удостоверила существование тесных интернациональных связей между капиталистами различных стран и разоблачила принадлежность к динамитному тресту многих видных представителей германского и английского империализма.

Накануне войны 1914 — 1918 г.г. первоклассные европейские государства тратили ежегодно миллиарды франков на покупку тяжелой и легкой артиллерии, пулеметов, на сооружение морских левиафанов, цеппелинов, авионов, гидро-аэропланов и т. д.

Но стальным королям, стоящим во главе колоссальных металлургических заводов и фабрик, и финансирующим их банкам было мало всех этих осадных и полевых орудий, митральез, дредноутов, супер-дредноутов, крейсеров, миноносцев, подводных лодок и т. д. Им нужны были также все новые и новые железнодорожные колеи, которые сразу поглощали бы по миллиону пудов рельсов, требовали бы сразу сооружения сотен локомотивов, вагонов и т. д., хотя военные суда сами по себе поглощают не мало металла и дают колоссальные барыши. На сооружение корпуса одного только броненосца „Севастополь“, первого русского дредноута, спущенного на воду в 1911 г., пошло около полумиллиона пудов чугуна, стали и других металлов. Стоимость „Севастополя“ — около 30 милл. рублей. Заметим, что стоимость военных судов, их размеры, количество металла на их сооружение с каждым годом увеличиваются с необычайной быстротой. Первый лорд английского адмиралтейства Черчилль в своей официальной переписке с канадским премьером Борденом дал следующие цифры относительно увеличения стоимости постройки военных судов за последние четыре года накануне мировой войны в зависимости от увеличения их размеров и калибра пушек с 12 дюймов до 13½ для больших орудий и с 4 дюймов до 6 для средних:

	1909—1910 гг. франк.	Январь 1913 г.	Увеличение на $^0/_0$
1 броненосец	57.341.500	66.302,500	15,6
3 крейсера	27.807.750	30.872.500	11
6 миноносцев	16.675.650	21.075.000	26
3 подводные лодки	6.871.875	9.125.000	32

Итак, небольшая эскадра, сооружение которой в 1910 г. стоило бы 108 милл. фр., в 1913 г. обошлась бы уже в 127 милл. фр., т.-е. на $17^0/_0$ дороже в зависимости от увеличения размера судов и калибра пушек. И все это только за четыре года [1]).

И вот, несмотря на непрерывное расширение внутреннего и внешнего металлургического рынка,—обусловленное в значительной мере чудовищным ростом милитаризма, не только во всех европейских странах, но и в Японии, возрождающемся Китае, южно-американских государствах, заказывающих все новые и новые военные суда и орудия для сухопутной армии английским, германским, французским и австрийским заводам,—все громче и громче в европейской и нашей отечественной литературе подымаются накануне войны вопли о перенасыщении внутреннего и мирового рынка чугуном, о неизбежном в близком будущем сужении производства, фатально надвигающемся кризисе, который может быть, если не устранен, то во всяком случае значительно ослаблен для каждой отдельной страны осуществлением какого-нибудь грандиозного железнодорожного проекта, великое культурное и промышленное значение которого давно уже доказано теми или другими учеными. Так, Англия должна, наконец, взяться за осуществление своего пресловутого проекта сплошной железной дороги через всю Африку от Каира до Капштадта; так, Франция должна провести грандиозную железную дорогу через всю Сахару; так, Германии надо дать кончить ее Багдадскую дорогу с веткой на Тегеран; так, С. Штаты должны прорезать Маньчжурию, согласно проекту Нокса, новым

[1]) О росте морских вооружений после мировой войны см. ст. Е. Шведе „Морская политика и судостроение в иностранных государствах". Военная наука и революция. Июль—август 1921. Москва.

железнодорожным путем; так, наконец, международному консорциуму надлежит энергично приняться за сооружение новых стальных дорог в безграничном Китае и т. д.

Было бы излишне распространяться здесь о великом вообще значении новых железнодорожных и морских путей как средств экстенсификации мирового хозяйства, как могучих факторов перераспределения производительных сил между различными странами, наконец, что самое важное, как орудий вовлечения самых отсталых областей земного шара в общий процесс безостановочного экономического и духовного движения на место прежней неподвижности. Однако нельзя не отметить, что среди многочисленных железнодорожных линий, проведенных в Индо-Китае, Тунисе, Алжире, восточной Африке и стоивших сотни миллионов франков, имеются рельсовые колеи, которые, несмотря на десятилетия своего существования, оказались столь же бесплодными в роли орудий обмена и обращения, как какие-нибудь броненосцы и крейсера.

Между тем идея необходимости сооружения новых железных дорог, открытие новых мореходных линий для завоевания колониальных рынков, развития отечественной индустрии и торговли сделалась идеей, получившей, так сказать, право гражданства даже среди самых отсталых слоев в современных капиталистических государствах. Сотни тысяч людей, которые отказались бы вотировать новые миллионы рублей на новые дредноуты и новые корпуса, как на „непроизводительные расходы“, охотно дадут согласие, даже зажмурив глаза, на сооружение какой-нибудь железной дороги в Камеруне, Нигерии, Убанге,—дороги, которая в конечном счете будет стоить дороже, чем целая броненосная эскадра. Нельзя не видеть, что тенденцией мирового хозяйства превращать весь земной шар в один промышленный организм, связанный бесчисленными водными и железными артериями искусно пользуются правящие финансовые и промышленные клики для осуществления своих групповых

интересов нередко наперекор интересам самой капиталистической эволюции. Нет ничего легче как добиться от современных парламентов гарантий определенных процентов по займу для сооружения какой-нибудь железной дороги, которая целые десятилетия будет давать громадный дефицит, нисколько не будет содействовать экспорту товаров из метрополии, ничего не сделает для интенсификации обмена в самой колонии и принесет только барыши металлургическим заводам, сбывшим рельсы для этой дороги, и банкам, выпустившим заем на ее сооружение. Французская железная дорога в Сенегале, идущая на протяжении 200 километров от Дакара до Сен-Луи, в течение 15 лет существования стоила метрополии на одни ежегодные субсидии более 25 миллионов франков. Суданская дорога, длиной в 132 километра, обошлась метрополии за 19 лет в 40 миллионов франков, истраченных на ежегодные субсидии. Чтобы дать понятие о торговом значении этой дороги, следует указать, что на десятый год своего существования она дала выручки от провоза товара всего на сумму 452.000 фр., между тем расходы по эксплоатации линии и ее охране обошлись в 7.220.000 фр. [1]). Таким образом, дефицит по эксплоатации линии чуть ли не в 15 раз превышает ее доходность.

Как ни важны вообще железные дороги в качестве средств транспорта, известны многочисленные примеры, когда железнодорожная колея является с экономической точки зрения абсолютно никому не нужной, бесполезной с точки зрения облегчения и интенсификации обмена, когда ее сооружение является национальным бедствием, отягощая бюджет метрополии и колонии и ложась новым бременем на стонущее под тяжестью все новых и новых налогов население. Известны примеры сооружения железных дорог, заранее обреченных на полную экономическую бесплодность. К числу таких бесполезных линий принадлежит,

[1]) „Les chemins de fer aux colonies françaises par Eugène Lemaire, Poitiers, France.

например, проходящая на алжиро-марокккской границе рельсовая колея Марнья—Уджа, которую „Le Temps" иронически охарактеризовал однажды как „одно из семи чудес мира" („Le Temps", 19 Fevrier 1911). Эта дорога на половине своего протяжения ширококолейная (расстояние между рельсами 1,44 метра), а на другой половине узкоколейная (1,05 метра), и потому ею нельзя пользоваться. Стальная лента тянется на протяжении многих десятков верст, а рядом в пыли и грязи плетутся пешеходы, трясутся в повозках путешественники, коммивояжеры, купцы, колонисты, проклиная рельсовую колею, сооруженную как будто в насмешку над ними.

Не следует думать, будто искусственный подъем металлургической индустрии, вызванный новыми вооружениями, новыми железнодорожными линиями и т. д., отзывается благоприятно на всех других отраслях национальной индустрии, на общехозяйственном положении страны. Когда-то во Франции говорили: „Quand le bâtiment va, tout va",—если развивается строительная промышленность, все развивается; ныне говорят: „Quand la métallurgie va, tout va",—когда процветает металлургическая индустрия, все процветает. Между тем, не нужно много распространяться, чтобы доказать всю неправильность последнего положения. Если мы возьмем такой критический момент в истории последнего времени, как первая половина 1912 г., мы увидим, что в то время как за этот период все металлургические ценности поднялись на бирже, государственные бумаги самых сильных экономических стран и самые стойкие, отнюдь не спекулятивные промышленные ценности пали в необычайной мере. Сравнивая курсы бумаг на парижской бирже в конце января 1912 г. и в конце июля того же года, мы видим, что французская государственная рента пала с 95 фр. до 92, английские консоли с 77 до 74, бельгийская рента с 88,50 до 81,25, немецкая рента с 82 до 80. Равным образом пали ценности многих первоклассных банков, как, например, Лионского кредита (с 1540 до 1525), Парижского банка (с 1775 до 1704), акции элек-

трических, газовых компаний, мореходных линий, городских омнибусов и т. д. Но за этот же период общей экономической депрессии, вызванной итало-турецкой войной и боязнью осложнений на Балканском полуострове, все металлургические ценности безостановочно шли в гору [1]). „Французские металлургические заводы“ (Les Acieries de France) поднялись с 950 до 1134, „Сталелитейные заводы в Лонгви“ (Les Acieries de Longwy) с 1500 до 1698, „Северные железоделательные и сталелитейные заводы“ (Les Forges et Acieries du Nord) с 2115 до 2360 и т. д. И чем более сгущались тучи на европейском горизонте, чем более вероятной становилась опасность балканской войны, тем выше и выше подымались все металлургические ценности во Франции, Германии, Англии, тем ниже падали все остальные промышленные ценности. Последующий период, ознаменовавшийся балканской войной и австро-русскими осложнениями, еще с бóльшей силой проявил эту тенденцию непрерывного роста металлургической промышленности и безостановочного повышения курса металлургических ценностей при затяжном и все более обостряющемся кризисе в остальных отраслях индустрии и соответствующем падении всех не металлургических промышленных бумаг.

Банк Рено в Нанси опубликовал (в циркуляре от 24 мая 1913 г.) таблицу, свидетельствующую о безостановочном подъеме курса металлургических ценностей в течение последних лет довоенной эпохи (во франках):

	Курс в январе 1908 г.	Курс в мае 1913 г.	Подъем курса на	Подъем курса в %
Chatillon-Commentry . .	1.172	2.240	1.168	99
Denain-Anzin.	1.910	2.667	757	30,9
Acieries de Longwy. . .	1.030	1.600	570	50,4
Micheville	1.175	1.810	635	53,7
Marine-Homecourt. . . .	1.265	1.936	671	53,4

[1]) Падение в некоторые исключительные моменты балканской смуты немногих металлургичсских ценностей объясняется тем, что биржевые спекуляторы, пользуясь чрезвычайно благоприятной для металлургических заводов конъюнктурой, порой слишком повышали цены металлургических акций далеко не в соответствии с доходами, правда, не малыми, военных за-

Переходя к вопросу о путях сообщения, мы должны констатировать, что столь часто наблюдаемое столкновение между интересами металлургической промышленности и других отраслей национальной индустрии проявляется не только там, где идет речь о колониальных железных дорогах местного значения, о какой-нибудь линии Марнья—Уджа, о железной дороге на острове Единения, или о рельсовой колее в Новой Каледонии, против сооружения которой протестовал председатель торговой палаты города Бордо г. Бесс в речи при приеме министра колоний („La Petite Gironde“ 11 Juin 1905), но нередко и там, где речь идет о гигантских железнодорожных линиях, о великих мировых путях. Для текстильной индустрии, сахарной и т. д. совсем не всегда важны „мировые“ пути, а прежде всего действительные экономические дороги, сокращающие расстояние от центров производства к рынкам сбыта, удешевляющие доставку товара и т. д.; для металлургистов на первом плане стоят грандиозные по своему протяжению мировые рельсовые линии с зигзагами и поворотами, бесчисленными туннелями, железными мостами и т. д.

Война 1914—1918 г.г. ярко подчеркнула правильность нашего положения относительно разделения современного промышленного здания на два этажа—верхнего, привилегированного, связанного с милитаризмом, империализмом и т. д., и нижнего, хиреющего в результате войны.

Во время войны 1914—1918 г.г. мы почти во всех странах могли наблюдать расцвет индустрий, так или иначе служивших войне, индустрий, одним словом, привилегированных, и одновременно тяжелый кризис в отраслях промышленности, удовлетворявших интересы мирного населения. Железоделательные, машиностроительные, автомобильные, пороховые, оружейные заводы давали во всех странах колоссальные прибыли. Не отставали кожевенные заводы, мукомольные заве-

---

водов, работавших последний год во-всю. Как бы то ни было, кривая биржевого курса металлических ценностей идет в течение последних лет накануне мировой войны в гору.

дения, мастерские, поставляющие платье, белье и т. д. Вот таблица, дающая представление о доходности в период войны некоторых предприятий в Германии, одевавших, кормивших армию и снабжавших ее боевыми припасами (в миллионах марок):

	Основной капитал.	Прибыль 1913/14 г.	Прибыль 1915/16 г.	Дивиденд. 1913/14 г.	Дивиденд. 1915/16 г.
Химическая промышл.	345	86,5	90,9	20,9	17,7
Пороховые заводы	92	10,6	45,0	14,2	21,8
Автомобильные	87	11,2	38,0	7,7	18,4
Металлические	161	26,3	85,4	9,8	20,7

За исключением химической индустрии, работавшей в мирное время на всемирный рынок, которого теперь нет, и вынужденной довольствоваться одними казенными заказами в Германии, остальные производства наглядно показывают, какое выгодное империалистское предприятие—война для части немецких капиталистов. И без того высокая доходность мирного времени поднялась в три и четыре раза. Есть предприятия, где чистая прибыль в три раза превышала акционерный капитал.

Но как только мы перейдем к производствам, не связанным с войной, так картина сейчас же меняется. По данным „Frankfurter Zeitung“, положение, например, двух крупных индустрий, цементной и бумажной, было таково:

	Основной капитал.	Прибыль в % 1913/14 г.	Прибыль в % 1915/16 г.	Дивиденд в % 1913/14 г.	Дивиденд в % 1915/16 г.
Бумажная пром.	69	10,2	3,0	10,6	4,6
Цементная „	77	10,5	0,5	9,4	1,9

Словно взяты две разные эпохи или две различные страны,—настолько резко противоречие между различными отраслями производства[1]).

То же самое явление мы наблюдаем во всех других воюющих странах. В Англии, Франции, России, Гер-

---

[1]) См. ст. Я. Пилецкого „Война и хозяйство в Германии“, „Экономическое Обозрение“, № 2.

мании, Италии и т. д. вся промышленная жизнь в текстильном, обувном, стекольном, строительном, целом ряде других производств в сущности свелась к нулю. Во всех этих отраслях промышленности закрытие предприятий явилось не исключением, а правилом, при одновременном процветании и расширении привилегированных индустрий, так или иначе связанных с войной и работой на армию, и в особенности индустрии металлургической.

Среди различных грандиозных железнорожных проектов, выдвинутых за последнее десятилетие и частью уже осуществленных или осуществляемых, частью лишь существующих на бумаге, многие, с точки зрения целесообразности, своевременности и экономического значения для выдвинувшей данный проект страны, подвергаются самой серьезной критике. Если решительно никто не оспаривает великого экономического и политического значения Багдадской дороги, этой блестящей идеи практичных немцев, того же нельзя сказать относительно грандиозных проектов английской трансафриканской дороги от Каира до Капштадта или французского стального пути через пески Сахары. А кто не знает, какую резкую критику встретил в свое время наш русский проект трансперсидского пути не только на страницах „Речи“, „Русского Слова“, „Русских Ведомостей“ и т. д., но и со стороны наиболее влиятельных представителей нашего центрального промышленного района. И все горячо написанные статьи „Нового Времени“ по этому поводу ни на иоту не поколебали враждебного отношения нашего московского купечества к дорого стоящей затее индо-европейского пути. Между тем, с точки зрения наших металлургистов, нам нужна была Персия, вся Персия от Джульфы до индийской границы, чтобы сбыть туда миллионы пудов рельсов, которые не сбудешь в другое место, чтобы продать сотни и сотни вагонов и локомотивов, чтобы спустить тысячи пудов балок, железнодорожных подкладок и накладок, листового кровельного железа, чугунных труб и т. д. для станций, которые выстроятся вдоль линии

новой дороги. От Джульфы до Нушки 1700—1800 верст по прямой линии—на бумаге, 2000—2500 верст в действительности (без подъездных путей, разветвлений, которые появятся впоследствии),—сосчитайте, сколько придется построить станций и полустанков, магазинов и бараков, рельсов[1]), шпал, мостов и барьеров, сколько удастся продать проволоки, замков и ручек для дверей, решеток для окон, гвоздей, винтов, заклепок, машин и инструментов для железнодорожных мастерских и т. д. Пусть верно, что эта дорога никогда не окупится, что она ежегодно будет давать 20—30, а может быть и 50 миллион. рублей дефицита, что этот новый убыток по эксплоатации будущего пути ляжет на тот же неиссякаемый источник: на плечи многострадального русского крестьянина, что покупательная сила нашего внутреннего рынка понизится, что мужик станет еще хуже одеваться и обуваться, что он станет еще реже покрывать свою избу железной кровлей, что, в конце концов, пострадает не только наша текстильная и другие отрасли промышленности, но и сами железоделательные заводы,—какое было до этого дело нашим фабрикантам, акционерам „Продамета“, „Кровли“, „Брянских заводов“, „Гута-Банковы“, „Феникса“, „Русского Провиданса“ и всех 170 металлургических заводов России!

Зарежем курицу с золотыми яйцами. Вперед, пусть Персия—пустынная, нищая страна!.. По ее пескам прелестно улягутся рельсы Брянских заводов, по ее рельсам помчатся вагоны механических заводов Феникса и т. д., над железнодорожными станциями и мастерскими гордо подымутся трубы, изготовленные на наших русских заводах, наша русская проволока обовьется вокруг тысяч новых телеграфных столбов... Пусть вся эта афера окажется в конечном счете крайне невыгодной для нашей отечественной индустрии, одно несомненно, что при первом же известии об окончательном принятии проекта трансперсидского пути все наши металлургические ценности, как-то: Донецко-

[1]) На одну версту пути нужно считать 5.000 пудов рельсов.

юрьевские, Мальцевские, Никополь - Мариупольские, Сормовские, Таганрогские, Брянские и т. д., подымутся в цене как на русской, так и на всех заграничных биржах. Итак, вперед, вперед, на Тавриз, Мешхед, Тегеран, отомстим за наших солдатиков, погибших под ударами вероломных фидаев, вперед, во имя интересов Гартмана, Леснера, Буэ, Продамета и т. д... Таков был боевой клич наших металлургистов в эпоху кампании за Трансперсидский путь. Понятно, еще больше выиграла бы английская рельсопрокатная, вагоностроительная, железоделательная и т. д. промышленность, если бы был принят проект стального пути через всю Африку, который соединил бы одной сплошной линией Капские владения и Египет,—области, правда, не имеющие между собой ничего общего и совершенно не нуждающиеся друг в друге, но зато дал бы возможность уложить рельсы на протяжении 9 000 километров, если считать по прямой линии, и 15—20 тысяч, если считаться с действительностью. Заметим, что гигантский проект Сесиля Родса в случае реализации никогда не будет иметь значения особенно выгодного транзитного пути. В данном случае аналогия с нашим транссибирским путем не выдерживает критики. Для пассажирского сообщения наша транссибирская дорога очень удобна, так как она дает многим путешественникам, отправляющимся к берегам Японского моря, Печилийского залива, возможность избегнуть долгого морского пути вдоль южной части Азии[1]). Форма африканского континента совсем иная, и несомненно, что морской путь от Лондона до Капштадта гораздо короче, чем путь сушей и морем Александрия—Бриндизи. Таким образом, с этой точки зрения упомянутая трансафриканская дорога будеть иметь лишь местное значение, несмотря на свои гигантские размеры. При этом даже с такой точки зрения можно оспаривать значение идеи Сесиля Родса, ибо Нил до

[1]) Накануне мировой войны путь из Парижа во Владивосток можно было совершить с помощью транссибирской дороги в 11 дней и очутиться таким образом на 15-й день в Японии, на 16-й—в Шанхае, тогда как морским путем нужно считать 37 дней, т.-е. на 21, 22 дня больше.

озер Альберта Нианца и Виктории Нианца, затем до озер Альберта Эдуарда и Танганайки, как знают все путешественники по Египту, представляет собой замечательно удобный путь сообщения. Итак, остается только в некоторых местах этой части Африки соединить водные пути с железнодорожными ветками, но пока и в этом нет нужды. Области Танганайки, Виктории Нианца не производят никаких предметов, которые они могли бы обменивать между собой... Но понятно, если мы примем во внимание, что длина всех железных дорог в Африке равнялась в 1910 г. только 35.000 километров, что таким образом осуществление гигантского проекта Сесиля Родса и затем проекта транссахарской дороги,—казалось, было уже заглохшего, но выдвинутого в особой силой во французской колониальной прессе именно с момента возникновения итало-турецкой войны,—а равно как некоторых других ветвей сразу дает возможность чуть ли не удвоить длину африканской железнодорожной сети, мы поймем, насколько французская и английская металлургические индустрии заинтересованы в этих африканских проектах.

Однако, велико или ничтожно непосредственное экономическое значение той или другой железнодорожной сети, несомненно, что осуществление всех этих проектов связано с очень сложными и крайне важными вопросами современной международной политики. Ведь для того, чтобы сделать возможным осуществление трансафриканского пути от Каира до Капштадта, нужно было прежде всего преодолеть сопротивление Бельгии и получить разрешение от Германии, а это было не так легко, как казалось некоторым; далее, чтобы пересечь Африку железным крестом согласно новым планам, выдвинутым в XX столетии, необходимо было добиться соглашения между целым рядом государств, нужно было предварительно, согласно тайным замыслам дипломатов, отнять колонии у Португалии и Бельгии. Таким образом здесь вставал вопрос об англо-германских отношениях, о войне, или, наоборот, теснейшем сближении между обеими

странами,—сближении, понятно, на счет некоторых слабых государств. Далее, хорошо известно, какая сложная и упорная дипломатическая и финансовая война шла из-за вопроса о Багдадской дороге,—вопроса, где Германия стала лицом к лицу с Россией, Францией и Англией и вела войну против сильнейших государств за гегемонию в Малой Азии. Что же касается вопроса о транссахарском пути, уже из того, что этот, казалось, забытый проект начал снова дебатироваться во французской литературе именно с момента высадки итальянских войск в Триполи, нельзя не видеть, какими мотивами руководились французские империалисты, выдвигая как раз этот проект. Что касается индо-европейского пути, история этого вопроса неразрывно связана с историй англо-русских отношений, с войной за гегемонию в Средней Азии, с нашим наступлением на Афганистан и Персию и борьбой Великобритании за безопасность ее индийской границы, само же осуществление проекта могло иметь громадное влияние на последующее развитие англо-русских отношений, на отношения России к Турции, Германии и т. д., а следовательно, и на международное положение вообще.

Чтобы осветить возможно обстоятельнее все эти вопросы как с точки зрения экономического значения данной дороги, ее влияния на развитие мирового хозяйства, так и с точки зрения вопросов внешней политики, дальнейших дипломатических отношений, обострения или ослабления тех или других конфликтов между различными заинтересованными в том или ином разрешении данного проекта государствами, равно как роли всех этих факторов в войне 1914—1918 г. г., мы в дальнейшем посвятим поставленной нами теме несколько глав и остановимся отдельно на 1) Багдадской дороге, 2) Индо-европейском пути, 3) Трансафриканских дорогах. Наша задача останется незаконченной, если мы не посвятим специальной статьи Панамскому каналу, значению этого великого морского пути в дальнейшем развитии мирового хозяйства и в борьбе за гегемонию на Тихом океане, морского

пути, открытие которого в свою очередь даст могучий толчок сооружению новых гигантских железнодорожных ветвей как в Южной Америке, в безграничной Китайской империи с ее поверхностью в 10 миллионов кв. километров и населением в 450 миллионов душ.

* * *

Накануне мировой войны в англо-французской прессе часто ставился вопрос о сооружении туннеля под Ламаншем и смычке англо-французских железных дорог. Специальные журналы обеих сторон посвятили ряд обстоятельных статей изучению этого вопроса. Можно считать установленным, что сооружение туннеля не встретило бы непреодолимых препятствий в техническом отношении и было бы в экономическом отношении очень выгодно для обеих сторон.

В некоторые моменты казалось даже, что идея Ламаншского туннеля близка к осуществлению. Однако обострение англо-французских отношений, все более усиливающееся с момента прекращения мировой войны, отодвигает осуществление этого великого проекта в далекое будущее. Современная Англия не желает отказаться от своего островного положения и быть черезчур близкой к милитаристической Франции с ее 800-тысячной армией. Очевидно, что Ламаншский туннель, подобно некоторым другим проектам современности, будет осуществлен лишь с уничтожением милитаризма, международной борьбы и т. п., одним словом, лишь с наступлением нового строя, который придет на смену отживающему капиталистическому порядку, при котором самые великие и полезные, казалось, сооружения служат орудием борьбы одной стороны против другой.

БАГДАДСКАЯ ДОРОГА.

(Борьба за Малую Азию).

§ 1. Англо-германская дружба и Багдадский вопрос (1888—1903).

Железные дороги в Малой Азии.—Проект инженера Пресселя.—Немецкая железнодорожная концессия. — Политика Англии в Багдадском вопросе. — Англо-французская распря. — Русская политика в Багдадском вопросе (1888—1903). — Победа русской дипломатии. Германские планы.

В период, предшествовавший мировой войне, самым важным фактом во внешней истории Германии после 1871 г. является несомненно методическое овладение путями сообщения от Гамбурга к Персидскому заливу с помощью турецких железных дорог. К 1913 г. немецкий стальной клинок врезывался в Оттоманскую империю на протяжении 1.800 километров. Длина же всей проектируемой Багдадской дороги с намеченными разветвлениями определялась приблизительно в 4.500 километров. Уже из протяжения этой дороги, которая в отличие от французских или английских дорог в Турции представляет собой одно целое, можно судить о колоссальном значении немецкого предприятия. Неудивительно, что вопрос о Багдадской дороге явился важнейшей проблемой международной „рельсовой политики“ довоенного времени и служил одним из главнейших стержней, вокруг которых вращалась вся международная политика. Багдадская дорога со всеми проблемами, которые она подымала, со всеми пертурбациями, которые она вызвала в международных дипломатических отношениях, предопределив, с одной стороны, колоссальный по своему историческому значению сдвиг владычицы морей Великобритании

в сторону ее вчерашних врагов, России и Франции, с другой,—более тесное вовлечение Австрии, не говоря уже о Турции, в орбиту Германии, представляет собой идеальный тип „мирового пути", дороги, значение которой далеко выходит за пределы непосредственно обслуживаемых ею областей. Германия рассчитывала этой стальной дорогой перебросить нечто вроде моста с многочисленными арками от берегов Босфора к Персидскому заливу. Она желала создать по направлению к Индии и Дальнему Востоку великий немецкий путь, одним словом, в форме современной железной дороги нечто вроде того, чем были „имперские римские дороги", чтобы затем по обеим сторонам этой стальной линии образовать в качестве защитной стены непрерывный ряд швабских колоний, которые должны были явиться живым оплотом будущей немецкой политической и экономической гегемонии в Оттоманской империи, передовым авангардом миллионной армии крестьян, городских рабочих, мелких лавочников, бежавших в восьмидесятых и девятидесятых годах прошлого столетия непрерывным потоком из отчизны, чтобы найти себе кусок хлеба где-нибудь на чужбине, в заморских странах, Африке, Америке, Австралии. Отныне новые волны эмигрантов великого Vaterland'a должны были, по планам пангерманистов, направиться по багдадскому железному руслу в Месопотамию и образовать здесь великую немецкую провинцию. И чтобы осуществить грандиозный проект Багдадского пути, Германии пришлось бороться с упорным противодействием трех великих держав—Франции, Англии и России, которая до японской войны считалась самой могучей военной державой в мире. Все эти три державы вели непрерывную борьбу против немецкого проекта Багдадской дороги, то совместно у ее головного участка на берегах Босфора, стараясь общими усилиями подействовать на Высокую Порту и вырвать турецкую дипломатию из-под германского влияния, то разрозненными, хотя и параллельными, усилиями ведя каждый атаку в своей сфере влияния. В то время как Россия вела энергичное наступление

с северо-восточного фланга, стараясь отбросить рельсовую линию, по которой турецкие батальоны в критическую минуту могли бы быстро сосредоточиться в прилегающих к нашим владениям областях Малой Азии, подальше от нашей кавказской границы, хотя бы в направлении к Средиземному морю, Франция, наоборот, порой, правда, без всякой энергии, старалась отстоять свои собственные железнодорожные концессии на турецком побережьи Средиземного моря и отодвинуть подальше немецкую линию от берегов этого моря, от западного фланга, куда бросала эту дорогу Россия. Что же касается Англии, последняя с чисто британским упорством и силой выгибала своими мускулистыми руками немецкий стальной прут в сторону, противоположную его южному направлению, выходу к берегам Персидского залива, этого преддверия Индии, выгибала и перегибала этот прут, не будучи все же в состоянии сломить упругой и крепкой стали.

Первые железные дороги появились в Азиатской Турции в 60-х годах истекшего столетия. Это были короткие дороги, являвшиеся лишь продолжением некоторых французских или английских мореходных линий,—дороги, дававшие возможность французским и английским товарам проникать в береговой интерланд, но не дальше. Так постепенно создались линии Смирна—Кассаба, Мерсина—Адана, Яффа—Иерусалим, Бейрут—Дамаск, Александретта—Алеппо и т. д. на Средиземном море. Позже других на арену „рельсовой политики“ в Оттоманской империи выступили немцы, но зато они явились с новыми идеями и грандиозными концепциями.

Уже в 1850 г. английский генерал Chesney, совершивший в 1835—1837 г.г. по поручению великобританского правительства экспедицию в страну Евфрата, предложил проект дороги, которая должна была начаться у Сведии (недалеко от Александретты) и дойти до Ковейта на Персидском заливе. Протяжение дороги определялось в 900—1000 километров, стоимость сооружения 4—5 миллионов фунт. стерл. Эта идея встретила сочувствие со стороны некоторых ан-

глийских финансистов, в том числе Вильяма Андри, президента компании индийской железнодорожной линии Дели—Пенджаб—Сцинда. Образовалась компания, которая взяла в свои руки осуществление проекта рельсового пути Сведие—Ковейт и получила концессию от Порты на проведение этой дороги с гарантией 6% на капитал, который будет вложен в это предприятие. Однако эта гарантия не была ничем обеспечена. Английское правительство не оказало официальной поддержки этому проекту, а английские рантье отказались вложить свои капиталы в рискованное и мало симпатичное английскому общественному мнению дело. Новые попытки некоторых английских финансистов в 1872 и затем в 1880—1882 г.г. осуществить проект железной дороги от Сведии или Александретты до Ковейта также потерпели фиаско. Такая же участь постигла английский проект дороги от Измаилии до Ковейта... Оккупация Египта, открытие Суецкого канала [1]) отодвинули на задний план идею сухопутного трансазиатского пути, тем более, что проведение железной дороги, более или менее параллельной Суецкому каналу, не могло быть выгодной финансовой операцией. В высшей степени странный проект был предложен некиим русским графом, Владимиром Капнистом, родственником русского посланника в Вене. Синдикат, во главе которого стоял Капнист, добивался концессии на постройку линии от Триполи Сирийского на Средиземном море до Ковейта с разветвлением на Кербелу. Понятно, что идея провести дорогу в 1.000 километров по пустыне не могла иметь успеха...

Всем этим проектам, в общем мало практичным и притом едва ли полезным для самой Оттоманской империи, для ее культурного и экономического возрождения, знаменитый немецкий инженер Вильгельм фон-Прессель, умерший 16 мая 1902 г. в Константи-

---

[1]) Суецкий канал был закончен и официально открыт в ноябре 1869 г., а в ноябре 1874 г. английское правительство скупило 176.602 акции этого канала и фактически завладело им.

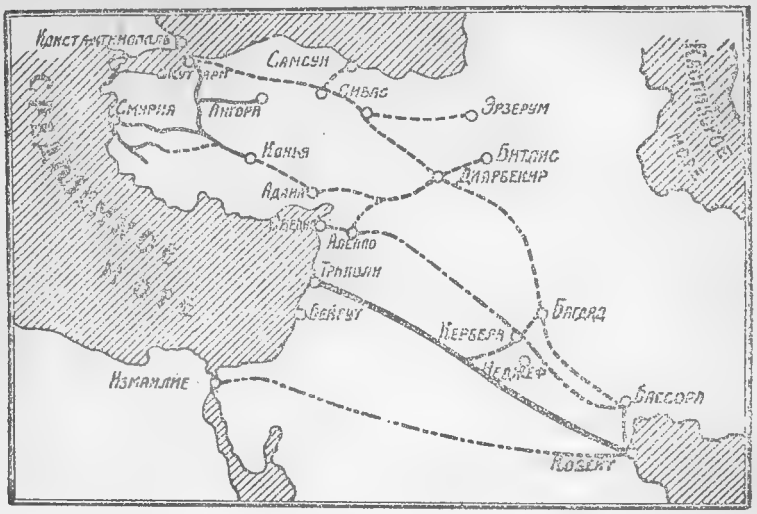
нополе в нищете, после того как он ворочал сотнями миллионов в пользу других (André Cheradam, Le chemin de fer de Bagdad, Paris 1903, стр. 23) [1]), противопоставил свой грандиозный план, своевременное осуществление которого действительно могло бы изменить судьбы Оттоманской империи. Еврей по происхождению, Прессель питал некоторые симпатии к Турции, где его соплеменникам издавна жилось в правовом отношении лучше, чем в других странах, и очень увлекался мыслью о возрождении Оттоманской империи с помощью железных дорог. Обладая выдающимися способностями и редким знанием своего дела, он еще до выступления со своим знаменитым Багдадским проектом совершил целый ряд в высшей степени трудных для того времени железнодорожных работ. Прежде всего он участвовал в сооружении государственных железных дорог в своем отечестве, в Вюртембергском королевстве. Затем с 1852 по 1862 г.г. он по поручению общества, во главе которого стояли парижские банкиры братья Перейры, провел железнодорожную сеть в северо-западной части Швейцарии, сеть, которая пересекла 6 кантонов и заканчивалась в Базеле. С 1862 по 1870 г.г., по поручению венских и парижских Ротшильдов, он руководил работами по сооружению железных дорог в гористом Тироле, в Каринтии, Штирии, Карниоле, Венгрии, а также провел несколько линий на границах Турции. Затем, по поручению барона Гирша, фон-Прессель отправился в Турцию для того, чтобы изучить здесь на месте предложенный им проект турецких дорог. История этого проекта, основные черты его, грандиозное значение Багдадского пути для Оттоманской империи—все это с поразительной ясностью описано самим Пресселем в его предсмертной работе (Les chemins de fer en Turquie d'Asie. Projet d'un réseau complet par l'ingénieur Wilhelm von Pressel, Zürich, 1902) [2]).

---

[1]) Андре Шерадам. Багдадская железная дорога. Париж, 1903.

[2]) Вильгельм фон Прессель. Железные дороги в Азиатской Турции. Цюрих, 1902.

Карта различных проектов железных дорог в Турецкой Азии.



- - - - - - - - Проект Пресселя: Скутари, Сивас, Диарбекир, Багдад, Бассора, Ковейт.

— . — . . — Проект Chesney: Сведие, Алеппо, Кербела, Бассора, Ковейт.

——— Русский проект (Вл. Капнист): Триполи—Ковейт.

— . . — . . — Проект Измаилие—Ковейт.

Как видно из прилагаемого при сем чертежа, Багдадская или, как ее называют иначе, Малая Трансазиатская дорога должна была начаться у Хайдар-паши на Мраморном море, т.-е. именно у Константинополя, военного и административного центра империи, который должен был, согласно планам Пресселя, сделаться вместе с тем и узловым пунктом всех железных дорог Европейской и Азиатской Турции. На месте десятка приморских городов, как головных участков коротких линий, едва ли полезных для самой Турции в экономическом отношении и притом безусловно вредных для нее, как на это осторожно намекает Прессель в своей работе, с точки зрения сохранения единства и территориальной независимости страны, ибо эти французские, английские дороги лишь давали возможность европейцам отрывать постепенно от Турецкой империи в хозяйственном и политическом отношении

определенные области, подготовляя почву для будущих окончательных аннексий и отторжений, Прессель, желая „по мере своих сил исправить все зло, которое Европа причинила Турции своими мнимыми благодеяниями", особенно в области железнодорожного строительства, находил необходимым начать все работы именно от Константинополя, чтобы прежде всего соединить именно со столицей империи всю Анатолию, города Калифата Дамаск и Багдад и затем Аравию. От Хайдар-паши Трансазиатская дорога должна была пойти по северной части Анатолии через Боли, Мерзифун по линии, почти параллельной побережью Черного моря, затем в юго-восточном направлении через Сивас, где проходили армянские и персидские караваны и откуда должно было пойти важное в военно-стратегическом отношении разветвление на Эрзерум, к кавказской границе; от Сиваса дорога, по проекту Пресселя, пересекала пороги Арабкира, ущелья верхнего Ефрата, перевал Карпута и доходила до Диарбекира. Идя таким образом в юго-восточном направлении через Мардин, Моссул до Багдада, а затем до Бассоры, этот железный путь, заканчивавшийся на Персидском заливе у Ковейта, прорезывал на громадном протяжении всю долину, лежащую между Евфратом и Тигром, т.-е. плодородную область, бывшую некогда колыбелью человечества. От этой главной линии должны были итти по проекту Пресселя ветки на Битлисс и Алеппо, на Самсун, к Смирне и т. д. Понятно, какое великое значение для Турции могла бы иметь реализация проекта Пресселя! Это была бы не только великая военно-стратегическая дорога, дававшая возможность железными обручами сковать в одно целое разрозненные части Оттоманской империи и быстро мобилизовать в любом пункте как внутри самой страны, так и на ее границах необходимое количество войск, это была бы вместе с тем, что бывает так редко, наиболее короткая и наиболее дешевая железнодорожная линия между Константинополем и Ковейтом. Ее сооружение, как признают ныне многие специалисты, исколесившие вдоль и поперек Ма-

лую Азию, встретило бы наименьшее количество технических трудностей по сравнению с любым вариантом предложенного Пресселем проекта, с какими бы то ни было другими проектами Трансазиатской дороги, выдвигавшимися в течение последних сорока лет.

Турецкое правительство приняло программу Пресселя. С 1871 по 1873 г.г. была построена линия от Хайдар-паши до Ишмида (92 километра), эксплоатация которой была передана одной англо-греческой компании. Но затем в течение последующих 16 лет (1873—1889) дело ни на шаг не подвинулось вперед. В своей предсмертной работе Прессель говорит туманно о „могущественных врагах", которые стояли поперек его проектам. Теперь, конечно, известно, кто были эти враги. С одной стороны, некоторые финансисты, покровительствовавшие Пресселю, выкинули его за борт, как только увидели, что он желает строить в Турции дороги по европейскому методу, избегая создавать в угоду концессионерам уродливые линии, которые были бы в конце концов бесполезны для прорезываемой ими области, но осуществили бы свою цель, дав возможность всякого рода спекулянтам и металлургистам нажиться на дутом предприятии, одном из тех, какие с помощью бакшиша так легко было организовать в старой Турции. С другой стороны, проект Пресселя в общих чертах совершенно не соответствовал планам России, тем более, что последняя в то время готовилась к войне с Турцией. Дать возможность Оттоманской империи провесть железнодорожную линию по северной части Малой Азии с разветвлением на Эрзерум — это значило сделать возможно быструю мобилизацию турецких войск как на границах Кавказа, так и в Европейских владениях Турции. Понятно, что русско-турецкая война 1877—1878 г.г. носила бы другой характер, и наши войска встретили бы иные, может быть, непреодолимые затруднения, если бы проект Пресселя был к тому времени осуществлен хотя бы на треть, скажем, от Хайдар-паши до Сиваса и Эрзерума.

Чтобы понять, какое великое значение для миро-

вого хозяйства могло бы иметь экономическое возрождение Турции, которое явилось бы неизбежным результатом целесообразно проведенной железнодорожной сети, достаточно принять во внимание природные богатства и замечательно благоприятный климат Малой Азии. Удобное географическое положение Малой Азии иллюстрируется следующим сопоставлением широты некоторых малоазиатских городов с соответствующими пунктами Европы:

Трапезунд	находится	на	той	широте,	что и Рим
Моссул	„	„	„	„	Кадикс
Багдад	„	„	„	„	Гибралтар
Бассора	„	„	„	„	Каир
Смирна	„	„	„	„	Мессина

Идея Пресселя не могла заглохнуть. В течение периода с 1879 по 1889 г.г. всякого рода американские, бельгийские, английские компании брались продолжать линию, уже выстроенную по проекту Пресселя от Хайдар-паши до Ишмида. Но понятно, что ввиду международного положения, слабости Турции подобная затея не была по силам Бельгии или С. Штатам. За такое дело могло взяться лишь первоклассное государство, с которым бы считались и Россия, и Англия и Франция, которое могло бы преодолеть как всякого рода тайные интриги дипломатов, так и противодействие тех или других влиятельных турецких чиновников, получивших соответствующий бакшиш от противников нового проекта. Такой могучей страной могла быть лишь Германия Бисмарка.

В 1888 г. „Немецкое общество Анатолийских железных дорог“, конституированное пресловутым Deutsche Bank, выкупило линию Хайдар-Ишмид и получило концессию на проведение дороги до Ангоры с километрической гарантией[1]) в 15.000 фр. и с обещанием дальнейших концессий на продолжение линий до Сиваса и затем последовательно по участкам до Багдада и т. д., по плану, начертанному в свое время Пресселем.

[1]) Т.-е. на обеспечение сооружения каждого километра железнодорожного пути.

Эта концессия вызвала взрыв восторга в германской прессе. Пангерманистам казалось уже, что скоро вся Малая Азия сделается немецкой колонией. Вся влиятельная пресса Германии указывала на необходимость не удовлетворяться полученными концессиями и итти вперед в деле экономического завоевания Оттоманской империи. В 1899 г. турецкое правительство, по внушению агентов Deutsche Bank, опубликовало ирадэ об учреждении комиссии по вопросу о выкупе государством всех набережных в Оттоманской империи. Понятно, что у турецкого правительства не могло быть денег для осуществления этой операции. Эти деньги должен был достать Deutsche Bank, капитал которого к этому времени равнялся 187.500.000 марок. Согласно плану немецких капиталистов, все турецкие набережные, все пути сообщения от румынской границы до Персидского залива должны были перейти в немецкие руки. Вот как „Deutsche Zeitung“ в октябре 1899 г. объяснила смысл и великое значение этого грандиозного проекта: „После того как все набережные будут скуплены немцами, мы введем тариф, который положит конец всякой негерманской конкуренции. Мы соединим железные дороги и набережные в один немецкий трест под контролем Deutsche Bank. Железные дороги будут перевозить только немецкие товары. Таким образом Турция превратится в немецкую колонию“.

В этих строках весь немецкий план и поставленная перед правящими классами Германии цель по отношению к Турецкой империи формулированы с замечательной ясностью. Однако все грандиозные проекты не осуществляются очень быстро и не зависят только от воли их творцов. Прежде всего кризис на Берлинской бирже и крах Лейпцигского и Дрезденского банков связал руки Германии в финансовом отношении. Мелкие и средние немецкие рантье отнюдь не были расположены в данный момент вкладывать свои сбережения в какие-то турецкие предприятия, несмотря на все прекрасные малоазиатские перспективы, которые

рисовала перед глазами германцев патриотическая пресса. Еще более чем эти временные финансовые отношения мешали немцам международные трения, мины и контр-мины соседних государств против германских планов в Турции.

* * *

В истории Багдадской дороги в высшей степени любопытно, что именно Англия оказала Германии некоторую поддержку в получении этой концессии. Великобританское правительство позволило немцам экспроприировать линию Хайдар-Ишмид у англо-греческой компании и не обратило никакого внимания на протесты и жалобы английских акционеров этой дороги. Не забудем, что это был период, когда отношение между Англией и Германией носили очень дружественный характер. Только незадолго перед тем (в 1886—1887 г.г.) Великобритания подписала с Германией договоры, коими к обоюдному удовлетворению были урегулированы границы африканских владений той и другой страны, а через полтора года после получения немцами концессий на анатолийские дороги Англия отдала Германии за соответствующие компенсации в Африке важную стратегическую позицию на Немецком море — Гельголанд. Одним словом, это был период англо-германской дружбы. Наоборот, отношение Англии к Франции и России носили неприязненный характер. Прекращение англо-французского кондоминиума в Египте, бомбардировка Александрии английской эскадрой (11 июля 1882 г.) и окончательная оккупация Египта, на который французы имели свои притязания, нежелание Великобритании очистить эту страну, несмотря на торжественные обещания 1882, 1884 и 1887 г.г. эвакуировать Египет в скором времени, далее трения из-за Индо-Китая (1884—1886), из-за Мадагаскара, к завоеванию которого французы приступили в 1885 г.,— все это обостряло англо-французскую распрю. Что касается англо-русских отношений, известно, что то был период, когда „афганский вопрос“ и „поход на Индию“

считались модными темами в нашей правой печати и в военных кругах. Ныне трудно себе представить, какое волнение в Англии вызывал тогда каждый наступательный шаг России в Срединной Азии. В 1885 г. после кушкинского боя и захвата Россией Пенде война между Россией и Англией казалась уже неизбежной. Английская эскадра была мобилизована для отплытия в Балтийское море, индийские войска спешно направлялись к северным границам. Договор 10 сентября 1885 г. устранил опасность грозного конфликта в данный момент, но не уничтожил вражды и недоверия, которые царили в отношениях между дипломатиями обеих стран. При таких обстоятельствах английское правительство находило небезвыгодным для себя усиление немецкого влияния в Турции. Сооружение под покровом могущественной Германии железной дороги в северных областях Малой Азии по проекту Пресселя, но лишь в первой его части, соответствовало видам великобританской дипломатии как с политической, экономической, так и с стратегической точки зрения. По Кипрской конвенции июля 1878 г., Англия обязалась защищать турецкую Азию:

> В случае, если Ардаган, Карс и Батум или один из этих пунктов будут удержаны Россией или будет сделана русскими попытка когда-либо овладеть какой-нибудь другой из территорий Его Императорского Величества Султана в Азии, фиксированных по мирному договору, Англия обязуется присоединиться к Султану для защиты упомянутых территорий с оружием в руках.

Закрытие транскавказского транзита сделало невозможным проникновение английских товаров с этой стороны в Персию. Подчинение Малой Азии русскому влиянию прекратило бы движение английских товаров в Персии и по анатолийским дорогам, не говоря уже о том, какой опасностью владычеству Великобритании на Персидском заливе и в Индии грозило дальнейшее расширение России на счет Малой Азии. Итак, в лице величайшей военной державы последней четверти XIX столетия, именно Германии Бисмарка и Каприви, Великобритания рассчитывала найти континенталь-

ного солдата для противодействия напору России на Турцию, подобно тому как перед тем (1851—1871) она имела такого солдата в лице военной империи Наполеона.

Однако английские расчеты оказались ошибочными. Германия отнюдь не обнаружила рьяного желания вытаскивать горячие каштаны из огня для Джон-Буля. Вести железную дорогу по северному направлению это значило при данных условиях итти к неизбежному конфликту с Россией. Между тем основная цель германской дипломатии, согласно традиционной политике, заключалась именно в стремлении избегать острых трений с Россией. То был момент, когда завязывалась русско-французская дружба, и не в интересах Германии было толкать Россию в объятия Франции. Именно в 1888 г., когда Германия получила концессию на железную дорогу от Ишмида до Ангоры, был заключен первый русский заем на парижской бирже в 5.500 милл. фр. Затем в 1889 г. был заключен 2-ой и 3-ий заем в 700 и 1.200 милл. фр., в 1890 г.—в 801 милл. фр., в 1891 г.—в 820 милл. фр. и т. д.

Пока, таким образом, закладывались основы франко-русского союза, Германия энергично продолжала начатое дело в Турции. В октябре 1888 г. было подписано ирадэ о концессии, выданной Deutsche Bank; в феврале 1889 г. немцы принялись за работу; в 1891 г. они выстроили уже 300 килом., а в 1893 г., т.-е. как раз в том году, когда имели место памятные франко-русские торжества в Кронштадте, последовавшие за подписанием франко-русской военной конвенции (1892), германский рельсовый путь дошел до Ангоры. Тотчас же немцы потребовали концессии на новый железнодорожный участок. Но вместо того, чтобы итти в северном направлении к Сивасу, откуда предполагалось разветвление на Эрзерум к русской границе, германцы решили неожиданно итти в так называемом „центральном направлении“ и потребовали концессии на проведение линии Ангора-Кесария (320 к) с километрической гарантией в 17.650 фр. Это была первая

решительная победа России над Англией в багдадском железнодорожном вопросе. „Пангерманская военно-стратегическая дорога“ оказалась отодвинутой от русских границ к югу в направлении к областям, находящимся в сфере английского влияния. Но это была лишь первая победа, которой наша дипломатия не желала ограничиться. В том же 1893 г., скоро после свидания в Потсдаме между Вильгельмом II и цесаревичем Николаем, Германия отказалась от продолжения железнодорожной малоазиатской линии и в так называемом центральном направлении. Линия этого направления прошла бы через армянские области Турции, повела бы к возрождению Армении, чего русская дипломатия не желала допустить, согласно формуле нашего министра иностранных дел Лобанова, боявшегося увидеть в новой Армении вторую „азиатскую Болгарию“. Итак, Германия, идя навстречу России, отказалась вначале от северного, а затем от „центрального“ направления и, получив в 1893 г. концессию на сооружение линии до Коньи, с разрешением употреблять материал исключительно немецкой фабрикации, стала поворачивать линию железнодорожного наступления тылом к России и фронтом к Великобритании. Положение начинало принимать неблагоприятный для Англии характер. До сих пор великобританские дипломаты могли рассчитывать, что, пока немцы закончат линию северного направления, пока дойдут до Сиваса и Эрзерума, пока преодолеют противодействие России, пройдет много времени, а за этот промежуток англичане, пожалуй, успеют, на худой конец, провесть свою линию Сведие-Бассора (см. карту стр. 58), которая сделает крайне рискованным с финансовой точки зрения продолжение немецкой линии к Багдаду. Все эти надежды оказались разбитыми. Немецкий клин стал явно поворачиваться острием именно против Англии. Вместе с тем новое направление дороги наносило сильный удар английским и отчасти французским торговым интересам в Малой Азии. Линия Конья - Эскишеир - Ишмид - Хайдар-паша отвлекала в сторону Константинополя, откуда шел

рельсовый путь на Вену, Берлин, Гамбург, все анатолийское товарное движение, которое до сих пор направлялось в Смирну, куда регулярно приходили пароходы французских и английских мореходных компаний.

Но то было время, когда английские и французские дипломаты отнюдь не помышляли о взаимном соглашении по тем или другим вопросам, а, наоборот, разжигали конфликт между своими странами, выискивая чуть ли не каждый день новые поводы для трений. В Тунисе, Египте, Дагомее, Сиаме и т. д. каждый раз возникали новые англо-французские недоразумения. Англо-бельгийский договор 12 мая 1894 г., коим Франция исключалась из области Верхнего Нила, англо-итальянский договор 5 мая 1894 г., направленный к той же цели, английские интриги в Джибути, категорическое заявление лорда Грея от 28 марта 1895 г. в палате общин по поводу слухов о французской экспедиции к верховьям Нила, заявление, коим подчеркивалось, что английское правительство будет рассматривать подобную экспедицию как акт, враждебный (unfriendly) Великобритании, решение французского министра Ганото, не считаясь с английским предостережением, все же отправить к Фашоде французскую экспедицию, организация последней и тайная высадка ее под начальством Маршана в Лоанго, встречная английская экспедиция в Донголу, под предлогом борьбы с махдистами, наступление генерала Кичинера к верховьям Нила,—вся эта ожесточенная англо-французская борьба из-за африканского континента как нельзя лучше содействовала осуществлению немецких планов в Малой Азии. В этот период обостренных отношений между двумя странами, и в Англии, и во Франции было не мало влиятельных публицистов, историков и т. д., которые доказывали, что великие колониальные интересы обеих стран непримиримы, будто вооруженный конфликт между Францией и Англией неотвратим и т. д. И не следует забывать, о чем теперь никогда не упоминается, что в союзе с Россией фран-

цузская колониальная пресса того времени видела не только надежное средство для отражения германского натиска против Франции на европейском континенте, но и могучее орудие, которое в критическую минуту может быть направлено и против Англии для борьбы с ее африканскими и азиатскими планами. И велико было разочарование колониальных кругов Франции, когда во время пресловутого Фашодского инцидента (сентябрь 1898), которым фатально должна была закончиться вся эта эра острых англо-французских колониальных недоразумений и связанных с ними дипломатических интриг, русское правительство отказалось совершить диверсию по направлению к Индийским границам и посоветовало Франции мирным путем разрешить конфликт с Англией, которая уже мобилизовала свои эскадры и, сосредоточив часть своего флота недалеко от французской Бизерты, собиралась высадить свои войска в Тунисе. Известно, что Фашодский конфликт закончился полным отступлением Франции, приказом Маршану эвакуировать вместе с своим маленьким отрядом область, где уже стояли наготове к бою более многочисленные английские войска под командой Кичинера, и крайне невыгодным для Франции договором 21 марта 1899 г., отбросившим границы французских владений в центральной Африке на 15 градусов к западу [1]).

Понятно, что при таких обстоятельствах Германия являлась tertius gaudens и могла извлекать все выгоды своего положения. При этом у Англии было слишком много дела в других частях земного шара и некогда было внимательно следить за германской политикой в Малой Азии.

В это время Англия слишком была поглощена африканскими планами. Правда, Манчестер, город азиатских концепций, идей свободной торговли, центр, хлопчатобумажной индустрии, требовал прежде всего

[1]) Интересные материалы по истории Фашодского инцидента см. Livre Jaune 1898, а также работу Ганото: „Fachoda“ („Фашода“) par Gabrie Hanoto, Paris 1909.

проведения реформ в Турции, равно как в Персии и Китае, считал основной задачей английской внешней политики содействие возрождению этих стран, подъему покупательной силы многомиллионного населения этих областей, зато Бирмингам, грозная крепость английской металлургической индустрии, столица Black Country. черной страны, город железа и агрессивного империализма, в лице своего выдающегося представителя Чемберлена, глашатая протекционной системы, рельсовой политики и т. д., требовал прежде всего захвата всей восточной Африки, изгнания французов из всех пунктов, куда протягивалась рука Джон-Буля, подчинение непокорных бурских республик и т. д. И мы знаем, что с вступлением в 1895 г. Чемберлена в министерство колоний английская внешняя политика резко окрашивается в черный африканский цвет. Увлеченная этой своей африканской мечтой овладеть всем черным континентом от Каира до Капштадта и сделать возможным осуществление великой идеи Сесиля Родса—сплошного рельсового пути через всю восточную Африку от севера до юга,—Англия, остановив Францию у Фашоды и утвердив свое господство на всем северо-востоке Африки, неожиданно бросается к югу и начинает войну с бурами, которую с напряжением всех своих сил ведет в течение целых трех лет.

Именно теперь для империалистической Германии с ее тайными азиатскими планами настал момент решительных действий, один из тех моментов, о которых говорят: „теперь или очень поздно, быть может никогда“. И целый ряд фактов доказывает, что Германия нетерпеливо ожидала этого момента иготовилась к нему. В октябре 1898 г. император Вильгельм II отправляется в Турцию. Многим еще памятны обстоятельства его путешествия в Константинополь, Палестину, Сирию, его туркофильские речи, посещение им в сопровождение августейшей супруги султанского гарема и т. п. Лучшего коммивояжера и торгово-промышленного агента Германия и не могла послать. И, действительно, очарованный своим великим гостем, кровавый

султан дает словесное обещание Вильгельму предоставить немцам концессию на линию Конья-Багдад. Вместе с тем берлинские финансисты начинают подготовлять почву для сближения с финансистами французскими в целях сооружения и эксплоатации совместными силами проектируемой линии. Назначение на пост французского посланника в Константинополе (дек. 1898) Констана [1]), сочувствующего экономическому сближению Франции и Германии, как нельзя лучше соответствует планам немецких дипломатов. Таким образом, к моменту, когда вспыхивает англо-бурская война, все оказывается как нельзя лучше подготовленным для осуществления заветной мечты пангерманцев. 11 октября 1899 г. начинается южно-африканская война, а уже в ноябре (27) того же года было официально объявлено, что так называемое „Оттоманское имперское общество Багдадской железной дороги", общество, якобы независимое от „немецкого общества Анатолийских железных дорог", но находящееся подобно последнему в руках немцев и, главным образом, известного Deutsche Bank, получает концессию на проведение дороги до Багдада, концессию, все условия которой будут, согласно формальному обещанию турецкого правительства, подписаны в скором времени. Итак, империалистическая Германия увидела перед собой отрадную перспективу проникнуть в самом близком будущем в долины Евфрата и Тигра и подчинить своему влиянию Месопотамию, наиболее драгоценную по своим природным богатствам и замечательному географическому положению область Оттоманской империи, Месопотамию, эту древнюю и будущую „житницу мира", местонахождение библейского рая, и вместе с тем в условиях современной действительности великую экономическую и стратегическую базу для дальнейшего наступления в южном направлении к Персидскому заливу, а в восточном—на Персию и Индию. В самом деле, Багдадская дорога на основании предварительной кон-

[1]) Как известно, за спиной Констана стояли крупные финансисты Оттингер и Малэ, главные акционеры банка „L'Union Parisienne", и Витали, представитель французского металлургического треста.

цессии, подписанной турецким министром общественных работ в конце 1899 г., подтвержденной и расширенной фирманом 8 (21) января 1902 г., должна была проходить тем путем, каким шел Александр Македонский, т.-е. через древние царства Лидию, Гераклею, Цезарею, Вавилонию, Сирию. Было очевидно, какими опасностями, в случае агрессивных немецких планов и захвата Германией Малой Азии, грозит этот рельсовый путь Англии. И германские шовинисты, в течение всей англо-бурской войны призывавшие гром и молнию на голову ненасытной Великобритании, разоблачавшие ее „разбойничьи планы", старались теперь всеми силами раздуть военно-стратегическое значение Багдадской дороги, грозного меча, острие которого могучая Германия скоро сумеет приставить к горлу „коварного Альбиона"[1])...

Вся эта пангерманская похвальба, все эти угрозы и напыщенные фразы о немецком мече, о револьвере, направленном в сердце Англии, вызывают естественно последствия, которые становятся поперек немецким планам в Малой Азии. Английская пресса, видевшая долго главных врагов Великобритании в России и Франции, начинает бить тревогу по поводу германских планов, вспоминает о Ковейтском инциденте (1901) и требует энергичного отпора немецким притязаниям. Начинается новый курс английской политики. 1 мая 1903 г. король Эдуард прибывает в Париж, где ему устраивается торжественный прием, и добивается прекращения начатых между Францией и Германией переговоров по вопросам о совместном участии финансистов в постройке Багдадской дороги. По возвращении в Лондон коронованный дипломат на собрании представителей английской торговой палаты заявляет, что главным предметов его постоянных забот является стремление установить самую тесную дружбу с Францией. Таким образом совершается чреватый последствиями поворот в международных отношениях. История Багдадской дороги вступает в новую фазу.

[1]) См., между прочим, „Die Bagdadbahn" von Dr. Paul Rohrbach, Berlin 1911. (Поль Рорбах „Багдадская железная дорога". Берлин. 1911 г.).

§ 2. Период англо-германской распри (1903—1911).

Соединенные действия России, Англии и Франции против Багдадской дороги (1903—1910).—Заминка в сооружении железной дороги.—Потсдамское соглашение и отказ России от противодействия Багдадской дороге.

И, действительно, Англии нужно было торопиться. Ибо если существовало после Турции государство, для которого вопрос о малом трансазиатском пути играл первостепенную роль, таким государством была Великобритания. Багдадская дорога должна была подойти к индийским границам, или по крайней мере к Персидскому заливу, и это не могло не тревожить многих представителей английского империализма.

Между тем оказалось, что все дипломатические комбинации, исходившие из предположения, будто Германии не хватит финансовых средств на сооружение Багдадской дороги, не имеют под собой твердых оснований. Каждый раз, когда нужно было достать деньги на сооружение того или другого участка Багдадской дороги, необходимые средства находились в самой Германии. Таким образом, немецкий стальной клин все более углублялся в аморфное тело малоазиатской Турции. Однако кризис на Берлинской бирже и пресловутый крах Лейпцигского банка и его многочисленных отделений вызвал временную заминку в делах. Но как раз в этот момент начинается финансовое сближение между Германией и Францией.

В течение периода с 1901 по 1903 г.г. между парижскими и берлинскими финансистами идут оживленные переговоры по вопросу о совместном участии в дальнейшем сооружении Багдадской дороги. Чтобы обезоружить французское общественное мнение, Вильгельм II в мае 1902 г. отменяет диктатуру в Эльзас-Лотарингии. Как доказывал в свое время André Cheradam в своей нашумевшей книге—„La Macedoine, Le Chemin de fer de Bagdad, Paris 1903“[1])—эти тайные переговоры между французскими и немецкими финансистами ведутся при благосклонном содействии правительств обеих стран. В настоящее время факт уча-

[1]) Андре Шерадам. Македония, Багдадская железная дорога. Палиж. 1903.

стия французского правительства, его главных представителей Делькассе и Констана, в этих переговорах (1901—1903 г.г.), вызвавших такое негодование Шерадама, уже документально установлен. В 1902 г. Делькассе предложил на одобрение немецкого правительства план образования на место исключительно германского общества Багдадской дороги русско-немецко-французского синдиката, в котором доля французского капитала равнялась бы 40%, германского также 40% и русского 20%. Таким образом Англия совершенно исключалась из комбинации. Но Германия не приняла этого плана. Она соглашалась быть один на один в Багдадской дороге с Францией, но не с Россией и Францией вместе при доле капитала 60%, приходящихся последним. Германия выдвинула свой проект образования четверного синдиката, в котором французским, немецким и английским капиталистам было бы предоставлено участие в равной доле, по 30%, а 10% должны были быть предоставлены или России, или какой-нибудь второстепенной стране, Голландии, Швеции или Бельгии. Министерство Бальфура обнаружило стремление пойти навстречу этому проекту, но страшная буря, поднятая во всей английской прессе по поводу опасности, связанной для Англии с возможностью близкого осуществления германских планов, оппозиция парламента заставляют правительство круто повернуть фронт и отвергнуть немецкий проект. Более того, Эдуард отправляется в Париж и добивается как прекращения переговоров между Францией и Германией по поводу Багдадской дороги, так затем и окончательного отказа Франции в субсидировании дороги. Та дипломатическая дуэль, которая в течение 22 лет велась между Францией и Англией, как нельзя лучше служила немецким интересам в Малой Азии. Вместе с тем в этой англо-французской распре лежит ключ к пониманию тех дипломатических побед, которые Германия одерживала в Ильдис-Киоске, начиная с 1878 по 1900 г.г. Пока Франция и Англия боролись между собой, Германия окончательно утвердила свою гегемонию на берегах Босфора, в султанском дворце.

И немецкая дипломатия ловко пользовалась создавшимся положением, каждое отступление одного из ее противников или просто остановку в атаке она отмечала с своей стороны форсированным маршем вперед, а иногда гигантским скачком, приближавшим ее к осуществлению планов ее Weltpolitik. (Мировой политики).

Но вместе с прекращением англо-французской распри положение вещей в Малой Азии значительно ухудшилось с точки зрения германских планов. Вместе с тем усилилось противодействие России тайному или явному участию французских капиталистов в сооружении Багдадской дороги. Известно, с какой энергией „Новое Время" вело кампанию против поддержки предприятия Багдадской дороги союзной с Россией страной.

Основная идея многочисленных статей, напечатанных в „Новом Времени" и отчасти в „Вестнике Финансов" по вопросу о Багдадской дороге, сводилась к следующему. Багдадская дорога явится крайне опасным конкурентом транссибирскому пути, который по своем окончании обойдется России в сотни миллионов рублей. Правда, транзит между Западной Европой и Дальним Востоком отымет меньше времени сибирским путем, чем малоазиатским, но первая дорога обойдется гораздо дороже, как исключительно сухопутная, тогда как товар, который пойдет через Анатолию и Месопотамию, совершит $^3/_4$ расстояния по воде. Багдадская дорога явится конкурентом и для Суэцкого канала. Но особого внимания заслуживает следующее обстоятельство. Месопотамия является одной из богатейших стран на земном шаре, однако неистощимые естественные богатства ее не эксплоатируются за недостатком или полным отсутствием удобных путей сообщения. Все изменится как по мановению волшебного жезла с того момента, как рельсовая колея соединит Персидский залив с побережьем Средиземного моря. Малая Азия и Месопотамия наводнят пшеницей и другими земледельческими продуктами европейский рынок, что будет равносильно его закрытию для России. Великолепный хлопок обеих азиатских провинций Тур-

ции найдет себе дорогу к немецким и другим фабрикам и пойдет в обработанном виде в Персию и Афганистан, где русская мануфактура только что завоевала себе рынок сбыта. Насущным экономическим интересам России будет нанесен жестокий удар. Ее политическая гегемония в Средней Азии будет потрясена до основания. Вот что сулит нам будущее, — зловеще предсказывало „Новое Время“,—если мы не скажем немцам, пока есть время, „руки прочь“. Нужно, чтобы наши дорогие соседи знали, что Россия никогда не позволит кому бы то ни было нарушить statu quo в Малой Азии и Месопотамии.

Многие другие наши газеты, выражавшие мнение наших правящих кругов, подчеркивали стратегическое значение Багдадской дороги, указывая, что последняя в необычайной степени усилит военное могущество Турции, и выражали удивление по поводу политики Франции, своей поддержкой немецкому рельсовому проекту создающей на азиатских границах России сильное государство, которое в случае европейского конфликта отвлечет значительную часть русских сил от немецкой границы. Русская дипломатия с своей стороны не скрывала от французского правительства своего отрицательного отношения к роли Делькассе и Констана в Багдадском вопросе. Это настроение официальной России вызывало тревогу во многих кругах Франции. В марте 1903 г. депутат Франсуа Делонкль заявил с трибуны палаты: „Я обращаюсь к правительству с запросом, каким образом думает оно совместить свои обязанности по отношению к России, проистекающие из нашего союза с этой страной, с теми договорами и соглашениями, которые, при благосклонном участии правительства, заключаются французами в деле сооружения Багдадской дороги“.

Что же собственно побуждало Россию оказывать и теперь противодействие немецким планам? Раз германская железная дорога уклонилась от первоначального северного, а затем и центрального направления, стратегическая опасность, угрожавшая нашим кавказским границам, исчезла. Вместе с тем движение Гер-

мании в южном направлении к Багдаду и Персидскому заливу создавало почву для постоянных трений между Германией и Англией, что как раз и входило в планы нашей дипломатии. Но тут поперек планам некоторых наших дипломатов стояли требования нашего государственного кредита. Витте отнюдь не хотел, чтобы Франция вступила в финансовые комбинации с Германией, этой лихорадочно развивавшейся страной, которая не только для своей Багдадской дороги, но и для многих других предприятий могла бы извлечь сотни и сотни миллионов франков из французского кошелька, который должен был, по планам Витте, оставаться прежде всего к услугам русского царизма. Ведь ясно было, что официальное участие французского капитала в сооружении Багдадской дороги повело бы, прежде всего, к официальной же котировке на французской бирже немецко-французских акций Багдадской дороги. Таким образом, была бы пробита брешь, а затем постепенно все другие немецкие бумаги стали бы котироваться на французской бирже и наводнили бы ее в ущерб русским бумагам и русским займам. Этой точке зрения Витте нельзя, конечно, отказать в дальновидности, хотя, понятно, ничто не могло помешать тайному участию французского капитала в различных немецких железнодорожных предприятиях.

Как бы то ни было, с момента прекращения англо-французской распри начинаются согласованные действия трех держав против немецкого плана Багдадской дороги. Прежде всего отпадает вопрос об участии французского, английского и русского капитала в немецком предприятии. Вместе с этим финансовый фундамент Багдадской дороги начинает оседать. Очевидно, что дорога должна поглотить еще сотни миллионов марок, а между тем рассчитывать на доходность ее в ближайшем будущем не приходится. Правда, турецкое правительство, придававшее колоссальное значение возможно скорейшему окончанию Багдадской дороги, охотно соглашалось гарантировать определенный процент на затрачиваемые немцами капиталы. Но где

было достать нужные средства? И вот, наряду с другими источниками доходов для покрытия дефицита, который неизбежно должна была давать дорога, равно как для обеспечения километрической гарантии, оттоманское правительство решило добиться от европейских правительств разрешения увеличить таможенные пошлины с 11% до 15%, при чем эти дополнительные 4% должны были пойти исключительно на обеспечение километрической гарантии Багдадского пути. Но державы, с Англией во главе, отказались удовлетворить это желание оттоманского правительства, при чем последнему было дано понять, что не будет допущено никакого увеличения таможенных ставок, пока этот новый доход должен будет пойти на Багдадскую дорогу, сооруженную в условиях, противоречащих видам заинтересованных держав. Но этими репрессивными мерами, принятыми по отношению к германским планам фактически существовавшим уже, правда, еще в тесной области, тройственным соглашением не ограничивалось противодействие, которое встретила Германия со стороны своих противников. Как известно, по планам пангерманцев, Багдадская дорога должна была закончиться в Ковейте, лучшем, если не единственно удобном порте на Персидском заливе. Чтобы сделать возможным выход дороге в этом пункте и обеспечить себя от всяких случайностей в будущем, Германия внушила султану идею послать войска в Ковейт. Ковейт находился в зависимости от Турции, управлялся турецким губернатором и над его цитаделью развевалось турецкое знамя. Этот маленький порт не имел истории, как вдруг в сентябре 1901 г. газеты всего мира запестрели сенсационными телеграммами о том, что у Ковейтского порта английский крейсер остановил турецкое судно и запретил высадить оттоманских солдат, а в середине октября лорд Керзон, наместник Индии, уведомил телеграммой великобританское правительство, что английский протекторат объявлен над Ковейтом. С такой решительностью отстаивала Англия свою гегемонию на Персидском заливе уже

в 1901 г., когда она была одинокой и когда ее энергичный образ действий в Ковейте вызывал негодование не только в Германии, но также в официальных кругах России и Франции [1]). Тем с большей силой выступила Англия на защиту своих интересов в 1906 г. во время пресловутого Табаского инцидента. В данном случае речь шла о том, чтобы остановить концентрацию турецких войск по направлению к Египту, которому, как об этом подробно распространяется Рорбах [2]), должна была угрожать будущая Багдадская дорога. И в этом инциденте по поводу Таба и Акабы (см. карту), двух конечных пунктов железной дороги Дамаск-Мекка, ее выходов на Красном море, Англия встретила энергичную поддержку со стороны России. Наш посланник Зиновьев дал знать оттоманскому правительству, что „Россия не только не расположена поддерживать в данном случае Турцию, но, наоборот, убеждает ее не упорствовать в своем сопротивлении" (René Pinon, L'Europe et l'Empire Ottoman, p. 366[3]). Эта поддержка, оказанная Россией Англии, явилась фактом совершенно неожиданным для многих дипломатов и поразила европейское общественное мнение. Любители сенсационных новостей стали уже поговаривать о новом тройственном союзе. Как бы то ни было, солидарные действия России и Англии по вопросу о Таба явились предвестием того соглашения, которое было подписано правительствами обеих стран через два года.

[1]) „Россия" в номере от 10 октября советовала воспользоваться затруднениями Англии в Афганистане, чтобы добиться уступки у Турции Ковейта России. Французская печать в целом ряде статей клеймила образ действий коварной Англии в ковейтском вопросе (см. напр., статью André Suche в „Revue Hebdomadaire" 7 Dec. 1901).

[2]) В своей монографии, напечатанной в 1911 г., Рорбах снова в таком же духе распространяется о значении Bagdadbahn в борьбе с Англией. „Великобритания,—говорит он,—может быть в Европе атакована на суше и смертельно ранена только со стороны Египта... Турецкая армия должна быть усилена, экономическое и финансовое положение Оттоманской империи должно быть улучшено путем реформ... Египет является достаточно ценным вознаграждением, и Турция из-за него рискнет сражаться рука об руку с Германией против Англии". Все это были лишь фантазии, лишенные всякого реального смысла.

[3]) Рене Пинон. Европа и Оттоманская империя.

Согласованные действия России, Англии и Франции не могли не помешать быстрому осуществлению германских железнодорожных проектов в Малой Азии. Сооружение Багдадского пути замедлилось, и лорд Керзон в своей речи 14 марта 1911 г. был прав, когда заявил, что постройка дороги подвигается не очень успешно, что дорога недалеко ушла от того пункта, на котором остановилась шесть лет тому назад. Однако, несмотря на противодействие держав тройственного соглашения, Германия и не думала отказываться от своих планов. Багдадская дорога оказалась жизненным предприятием, отвечавшим реальным потребностям данного исторического момента, неудержимому процессу вовлечения Малой Азии в общий экономический водоворот, и скоро самым отъявленным врагам Багдадского проекта в Англии и Франции стало очевидно, что дорога, несмотря ни на какие противодействия, будет достроена рано или поздно. Секция от Коньи до Булгурлу была закончена немцами в 2 года. Секция Булгурлу-Адана представляла серьезные технические трудности. Нужно было пересечь южную береговую цепь гор Тавр. Разница между возвышенностью двух конечных пунктов этой секции над уровнем моря 1.400 метров. Транспорт необходимого для сооружения дороги материала от Айдара, Ишмида или от Смирны стоил бы очень дорого. И вот немцы, о мнимой финансовой бедности которых было принято столько писать и говорить накануне войны во Франции и Англии [1]), скупают в июле 1906 г. акции французской дороги Мерсина-Адана, и по этой немецкой уже ветви подвозят нужный материал для дальнейшего продолжения Багдадской дороги.

Захватив в свои руки бо́льшую часть акций линии Мерсина-Адана, Германия получила выход на Среди-

[1]) См. об этом нашу статью „Финансовые и промышленные силы Германии“ „Современник“ 1911, кн. XII. Финансовая бедность Германии, ее неспособность вести войну более или менее продолжительное время и вытекающая отсюда неизбежность разгрома Германии в случае конфликта с богатой Францией,—вот излюбленная тема, которую накануне войны развивали многие французские писатели.

земном море. К этому времени Германия уже далеко опередила Англию и Францию в борьбе за рельсовые линии в Малой Азии. Анатолийские железные дороги, багдадская ветвь находились под полным контролем Германии, линии Смирна-Афиум-Кара-Иссар и Мерсина-Адана подпали также немецкому влиянию. Таким образом в руках немцев находилось до 2.000 километров рельсовых линий в Малой Азии, между тем как в руках Франции находилось всего 87 километров железных дорог в этой области, именно линия Яффа-Иерусалим. Это преобладающее положение Германии на малоазиатском рельсовом поле упрочилось еще более в течение последующих годов. С особой силой Германия стремится упрочить свое положение на малоазиатском побережьи Средиземного моря. Она направляет свою энергию к овладению портом Александреттой, имеющим большую будущность и играющим уже немаловажную роль в качестве важного торгового пункта на малоазиатском берегу.

По официальным данным о торговле азиатских портов за 1908—1909 г.г., импорт и экспорт важнейших из них выражался в следующих круглых цифрах:

	Импорт	Экспорт	Общая сумма
	в миллионах пиастров.		
Константинополь	858	139	997
Смирна	370	540	910
Бейрут	384	215	599
Трапезунд	260	130	390
Александретта	153	110	263

Когда Александретта будет превращена в современный порт и соединена с Багдадом железнодорожной линией, она несомненно начнет играть важную роль в международной и, в частности, в средиземной торговле. Вот почему вопрос о предоставлении обществу Багдадской дороги концессии на сооружение порта в Александретте и проведение к нему рельсовой ветки так интересовал германскую печать. Вместе с тем несомненно, что, стремясь к овладению этим „малоазиатским Гамбургом“, германская дипломатия имела

в виду создание здесь в будущем опорной базы для германского флота на Средиземном море, играющем такую важную стратегическую и экономическую роль в международной политике...

25 мая 1908 г. немецкий посланник барон Маршаль подписывает с султаном дополнительные конвенции, которые значительно улучшают финансовое положение дороги. Отныне излишек доходов Dette Publique, шедший на сооружение линии Дамаск-Мекка, пойдет исключительно на обеспечение километрической гарантии вновь сооружаемых участков Багдадского пути. Той же цели будет служить определенная доля налога на овец (agnam). Вместе с тем Германия продолжает энергично работать за кулисами дипломатии. В октябре 1910 г. состоялось пресловутое Потсдамское свидание, на котором подписывается русско-германское соглашение по персидским делам и по вопросу о Багдадской дороге. Через несколько недель The Evening Times печатает текст этого соглашения, остающегося пока в тайне, а через год, 6 августа 1911 г., русско-германский договор официально публикуется во всеобщее сведение. Россия окончательно отказывается от всякого противодействия сооружению Багдадской дороги и, более того, берет на себя тяжкое обязательство соединить германскую линию персидской веткой Ханигин-Тегеран с будущим индо-европейским путем. Иначе говоря, ставя все точки на i, в то время как Англия старалась загородить немцам дорогу к Персидскому заливу, Россия открывает Германии выход в Иран, а стало быть, обходным путем, к тому же заливу. После Потсдамского соглашения, вызвавшего такое волнение во Франции, нашедшее себе выражение в трехдневных дебатах в палате депутатов, тяготение французских финансистов к тесному сближению с немцами на почве сооружения железных дорог в Малой Азии, понятно, еще более усиливается. Правда, Багдадская дорога, считающаяся номинально турецким предприятием, фактически является предприятием немецким, но уже теперь в Центральном Совете, управляющем этой дорогой, числится 11 немцев,

8 французов и 1 швейцарец. Даже в то время, как французское правительство отказывало в своем содействии Багдадской дороге и, совместно с Англией и Россией, в принципе мешало реализации немецкого проекта, французские банки делали с своей стороны все возможное, чтобы облегчить осуществление этого плана. И понятно, не дебаты во французской палате, не атаки некоторых депутатов против „вероломного" образа действия русского правительства в Багдадском вопросе помешают французским капиталистам вкладывать миллионы в предприятие, дающее определенный, гарантированный доход.

Заметим, что „Новое Время", которое некогда с такой резкостью критиковало поведение Делькассе в Багдадском вопросе в период 1901—1903 г.г., впоследствии изменило коренным образом свою точку зрения на тот же вопрос. Так, в мае (27) 1910 г., стало быть за пять месяцев до Потсдамского свидания, „Новое Время" писало следующее:

„Мы не должны были ставить препятствий сооружению Багдадской дороги. Наоборот, мы должны были принять участие в ее постройке и эксплоатации. Это дало бы заработок нашим финансовым кругам, а также нашей железо-деятельной промышленности. Кроме того, наше участие в этом предприятии дало бы нам законную долю влияния на общий ход турецких дел, которое теперь перешло в руки Германии".

Что касается Англии, с ее стороны нельзя ожидать теперь серьезного противодействия дальнейшему продолжению Багдадской дороги. И что поражает сразу, это—то, что английской дипломатией не ставится уже вопрос о том, чтобы помешать немецкой линии дойти до Багдада. Ясно, что теперь никакими бревнами не загородишь этой дороги. Достаточно прочесть книгу Гамильтона (Angus Hamilton, Problems of the Middle East, p. 484, London 1909) [1]), где указывается бесцельность и бесплодность борьбы с Германией, или работу Фразера (David Fraser, The Short cut to

---

[1]) Ангус Гамильтон. Проблеммы Среднего Востока. Лондон 1909.

India, p. 381, London 1909), посвященную подробному описанию пути, по которому проходит Багдадская дорога [1]), чтобы убедиться, насколько изменилось отношение многих англичан к неизбежному в самом близком будущем появлению немецких локомотивов у Багдада. Но совершенно иначе относятся влиятельные круги английского общества к перспективе появления и утверждения Германии на берегах Персидского залива, к немецкой линии от Багдада до этого залива. И вопрос совсем не в той конкуренции, которая грозит в этих областях английской промышленности со стороны фабрикатов немецкой индустрии.

§ 3. Немецкая торговля с Турцией. Конвенция 21 марта 1911 г.

Объективные данные свидетельствуют о том, что Германия пока играет незначительную роль в товарообороте Оттоманской империи и едва ли когда-нибудь займет первое место в ряду экспортеров или клиентов Оттоманской империи, несмотря на все блестящие успехи германской мировой торговли. В 1905—1906 г.г. Германия в морской торговле с Турцией занимала 8-е место, как видно из следующей таблицы, приведенной в Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople (31 Mars 1907):

Год 1321 (14 марта 1905—13 марта 1906). СТРАНЫ.	Общий тоннаж в тонн.	Доля в %
Англия	13.763.000	28,8
Австро-Венгрия	7.389.000	15,4
Греция	7.378.000	15,3
Оттоманская империя	4.970.000	10,4

[1]) Наилучшая работа, посвященная описанию этого пути, принадлежит перу турецкого депутата Хакки бей Баббан-Заде. Вышла в переводе на французском языке в издании Leroux „De Stamboul à Bagdad". (От Стамбула до Багдада.) Резкая критика немецкого проекта Багдадской дороги дана в монографии французского архитектора Alexandre M. Raymond'a, „Du Bosphore au Golfe Persique", Constantinople. Александр Раймонд: От Босфора до Персидского залива. Константинополь.

СТРАНЫ.	Общий тоннаж в тонн.	Доля в %.
Франция.	3.687.000	7,7
Италия	3.626.000	7,6
Россия.	3.048.000	6,3
Германия	1.678.000	3,5
Голландия	524.000	1,1
Румыния	444.000	0,9

Итак, как мы видим, десять лет тому назад немецкий флот играл ничтожную роль в турецкой торговле. Нельзя сказать, чтобы с той поры Германия сделала особые успехи в Оттоманской империи. Если мы для наглядности остановимся только на одном турецком порте, зато самом важнейшем, именно на Константинополе, мы увидим, насколько тенденциозны и преувеличены все сообщения о росте германского торгового влияния в Турции.

Морское движение через Константинополь, включая транзит через Босфор.

ФЛАГ.	Год 1907.		Год 1903.		Год 1909.	
	Число.	Тоннаж.	Число.	Тоннаж.	Число.	Тоннаж.
Английский . . .	3.637	6.939.552	2.797	5.353.874	3.646	6.923.349
Греческий	3.550	2.424.933	3.273	2.169.739	4.148	2.939.004
Австро-Венгерский.	731	1.244.631	625	1.123.288	788	1.524.299
Русский.	652	1.069.180	605	1.010.268	719	1.151.900
Итальянский . . .	548	775.652	432	600.151	657	958.298
Оттоманский . . .	25.299	804.643	24.171	748.099	23.581	782.135
Немецкий.	355	582.356	347	668.781	369	671.863

Конечно, тоннаж германского флота увеличился за эти три года, но одновременно возрос и тоннаж многих других государств: Греции, Австро-Венгрии, Италии, Дании, Норвегии и т. д., притом некоторых в большей пропорции, чем Германии. Немецкий тоннаж увеличился за три года на 89 тысяч тонн, но за это время тоннаж всего флота, прошедшего через Константинополь и Босфор, возрос на 1.263 тысячи тонн (с 15.333 083 в 1907 г. до 16.596.543 тонн в 1909—

1910 г.г.). Занимая 6-е место в 1908 г., Германия отступает на 7-е место в 1909 г. [1]).

Наконец, если мы возьмем последние данные накануне мировой войны относительно турецкой иностранной торговли по морской и сухопутной границам Оттоманской империи, мы увидим, насколько многие другие страны стояли впереди Германии на турецком рынке, хотя немецкая промышленность и сделала большие успехи в Турции.

СТРАНЫ.	Импорт 1908—1909 в пиастрах.	Экспорт 1908—1909 в пиастрах.
Великобритания	941.274.000	518.723.000
Франция	337.057.000	363.360.000
Австро-Венгрия	407.518.000	247.773.000
Италия	245.107.000	100.702.000
Германия	193.567.000	114.997.000
Россия	249.416.000	57.489.000
Египет	116.274.000	165.673.000
Болгария	135.543.000	56.819.000
Румыния	121.211.000	38.379.000
С. Штаты	41.090.000	70.332.000
Бельгия	86.929.000	17.386.000
Голландия	63.380.000	25.135.000
Греция	39.590.000	43.603.000
Сербия	60.279.000	9.872.000
Персия	55.391.000	9.408.000 [2]).

Цифра английской торговли с Турцией (1.454 миллиона пиастров) превышает немецкую торговлю (308 милл. пиастров) в пять раз, французская (700 милл. пиастров) превышает в $2^1/_3$ раза, австро-венгерская—655 милл. пиастров—более чем в два раза. Итак, накануне мировой войны Турция не играла особенно важной роли в немецкой иностранной торговле. Главными клиентами индустриальной Германии являлись: Россия, Англия и С. Штаты, затем Австрия, Франция, Бельгия и Голландия. Оттоманская империя в роли рынка для немецких фабрикатов стояла далеко позади

[1]) Смотри доклад французского генерального консула Жильера в „Correspondance d'Orient" 15 Août 1911.

[2]) „The Statesman's Year Book 1912", стр. 1293. London 1912.

этих стран. Большее значение для Германии имела Оттоманская империя в качестве области приложения немецких капиталов. По последним данным, опубликованным недавно в Gazette de Constantinople, все немецкие капиталы, помещенные в Турции в 1913 г., исчислялись в 1 миллиард 281 миллион франков. По величине капиталов, вложенных в Оттоманскую империю, Германия занимала второе место в ряду других стран и стояла лишь позади Франции, капитал которой, вложенный в турецкие бумаги, оттоманские железные дороги и т. д., определялся в 2 миллиарда 242 миллиона франков.

За период с 1910 по 1914 г.г. немецкая торговля в Турции значительно двинулась вперед. Приводимая таблица ввоза товаров из различных стран в Турцию дает представление об этих успехах.

	В миллионах фунтов стерл.			
	1910—1911	1911—1912	1913	1914
Из Великобритании . . .	7,5	8,75	7,9	6,0
„ Австро-Венгрии . . .	6,7	6,02	3,8	—
„ Франции	3,5	3,5	3,3	3,0
„ Германии	3,4	4,5	4,8	—
„ России	2,5	2,7	3,6	1,5

Таким образом, за несколько последних лет накануне войны Германия из 4-го места перешла на 2-ое. Но не следует переоценивать значение подобных успехов. Все-таки в 1913 г. немецкий ввоз в Турцию составлял всего 20% общего импорта в Турцию пяти главнейших стран, ведших торговлю с последней и лишь на 1,2 милл. ф. стерлингов превышал русский импорт в Турцию. Само собой разумеется, что от этих успехов до гегемонии на турецком рынке было слишком далеко.

Все приведенные данные, равно как немецкая же статистика за 1899—1914 г.г. о развитии германской торговли с Турцией за последнее пятнадцатилетие, доказывает всякому объективному исследователю всю химеричность пангерманских планов относительно возможности превращения, с помощью Багдадской рель-

совой колеи, всей Малой Азии в немецкую колонию, в рынок, где господствовали бы исключительно немецкие фабрикаты. Немецкая промышленность и торговля с Оттоманской империей сильно двинулись вперед за последнее десятилетие, но от этого до гегемонии на малоазиатском рынке слишком далеко. Более того, не подлежит сомнению, что такая гегемония недостижима для Германии. Пока Багдадская дорога не особенно содействовала ввозу именно и предпочтительно немецких товаров на малоазиатские рынки, если не говорить о материалах для железной дороги. Наоборот, Багдадская дорога дала сильный толчок появлению английских и австрийских товаров во многих пунктах азиатской Турции, и с этой точки зрения надежды пангерманцев относительно превращения Малой Азии, благодаря немецкой дороге, в специально немецкий рынок ничуть не оправдались. Отрицательное отношение господствующих классов Англии к немецкой линии от Багдада до Персидского залива определялась не страхом Англии потерять рынок в этих областях, исключительно благодаря самому факту появления здесь немецких локомотивов, опасением, что в случае раздела Оттоманской империи, которого ни Франция, ни Великобритания не желали бы допустить, Германия будет иметь основание требовать себе уступки всех территорий, по которым пройдет немецкая дорога, и что у Великобритании может быть отнят давно облюбованный ею кусок турецкого пирога, именно области Оттоманской империи, прилегающие к Красному морю и Персидскому заливу.

Чтобы успокоить английские опасения, Германия решила пойти на некоторые уступки. 21 марта 1911 г. Германия подписала с Турцией новое соглашение, которое является важным этапом в истории Багдадского вопроса.

По первому пункту этого соглашения Германия получила концессию на проведение нового участка от Эль-Элифа до Багдада (600 километров). Этот участок должен быть закончен в пять лет, не считая одного года на выработку плана этого пути. Таким образом, немецкая рельсовая колея должна дойти до

Багдада в 1917 г. Работы должны вестись с двух концов, не только с севера, но и с юга, со стороны Багдада [1]). По второму пункту договора Общество Багдадской дороги отказывается от своего исключительного права, полученного 3 марта 1903 г., на проведение участка от Багдада к Персидскому заливу. Зато Германия выговаривает условие, по которому, если турецкое правительство привлечет к сооружению южной ветви иностранные капиталы, оно должно будет предоставить немецкому капиталу в новом участке долю, соответствующую доле наиболее благоприятствуемой державы, но в вознаграждение за эту уступку Англии и Франции, уступку, о великом, грандиозном и т. д. значении которой для этих стран столько распространялась немецкая печать, Германия по 3-му пункту конвенции 21 марта 1911 г. получает концессии на соединение магистральной Багдадской линии железнодорожной ветвью с Александреттой и на сооружение порта в этом важном пункте на Средиземном море. И Англия не протестует против этой концессии. Могучая иностранная держава утверждается в Александретте на расстоянии нескольких часов пути от Кипра. Какой шум подобный факт возбудил бы несколько лет перед тем! Теперь же эта решительная победа германской дипломатии прошла почти не замеченной. Только некоторые консервативные английские органы пробовали-было поднять вопрос, но их попытки не нашли никакого отклика в Великобритании. Очевидно, что отношение английской буржуазии к немецкому проекту значительно изменилось за последние годы накануне войны. Практичные англичане сразу поняли, что в данном случае ничего не поделаешь, особенно после того, как Россия в Багдадском вопросе со всем оружием и багажом перешла на сторону Германии, а финансовая Франция только о том и помышляла, как бы склонить правительство и всю страну резко изменить свою тактику в Багдадском вопросе.

---

[1]) Первоначальные работы по сооружению дороги со стороны Багдада начались в марте прошлого 1912 года.

§ 4. Балканские победы и вопрос о Багдадской дороге.

Германия в Анатолии и Месопотамии.—Армянский вопрос.—Германия в Сирии и Палестине.—Малоазийские перспективы.

„Победы балканских союзников закрывают дорогу Австрии к Салоникам и наносят удар германскому влиянию на Балканском полуострове. Но вместе с тем образование на Балканском полуострове сильных государств, умеющих отстаивать свои интересы и стремящихся к новым завоеваниям, кладет конец традиционным русским планам относительно Босфора и Константинополя. Поскольку Салоники не могут уже быть австрийским городом в силу создания новой Греции и необычайного усиления Сербии, постольку Константинополь не может быть русским, Святая София не украсится русским крестом на место полумесяца, именно благодаря усилению той же Греции и образованию новой милитаристической Болгарии с их пробудившимися аппетитами и империалистическими вожделениями к дальнейшим территориальным приобретениям по направлению к Мраморному морю и Царьграду. Отныне западная Европа имеет у врат Константинополя, в лице южных балканских государств, часового, который будет более надежным стражем этого города против России, чем многие европейские государства вместе взятые".

Именно благодаря непониманию этого положения, которое мы развивали в 1913 г., Милюков мог увлекаться химерой о завоевании Константинополя Россией с помощью Болгарий.

Балканские победы Болгарии, Сербии и Греции крайне затруднили раздел европейского наследства „больного человека" между первоклассными государствами. Тем с большей силой встал вопрос о разделе Малой Азии и полюбовном разграничении „сфер влияния" в азиатских владениях Турции.

В кабинетах пацифистически настроенных дипломатов, увлеченных идеями Эстурнель де-Констана и т. д. и мечтающих о грабежах и великих терри-

риальных приобретениях, по возможности без пролития крови и во всяком случае без конфликтов между крупными государствами, конфликтов, сопряженных с слишком большим риском, создавались проекты полюбовного разграничения Малой Азии на зоны влияния. Согласно этим „пацифистским" проектам—грабежа без пролития крови—Франция должна была получить Бейрутский и Дамасский вилайеты, Италия—значительную часть Смирнского вилайета, Англия—Палестину, Аравию, Германия—вилайеты Аданы, Ангоры, Коньи и т. д., Россия—Армению и т. д. По сообщениям некоторых компетентных французских публицистов, депутатов и т. д., французское министерство иностранных дел нащупывало почву относительно предоставления Франции свободы действий в Сирии в обмен за предоставление России таковой же свободы в Армении, а Германии в Малой Азии и Месопотамии. Однако все дипломатические шаги Франции по отношению к России и Германии не привели ни к каким результатам. Ни Россия, ни Германия не желали отказаться от своих притязаний на те или другие области Сирии. Более успешными оказались де переговоры с Англией. До декабря 1912 г. Англия не желала отказаться от своих притязаний на Сирию. Наконец, по настоянию французского правительства, Англия согласилась отодвинуть на юг границу своей будущей зоны влияния и фиксировать северную по линии, идущей от порта Акра (С. Жан д'Акра).

Правда, некоторые серьезные английские газеты, как, напр., Times, решительно оспаривали французские притязания, очевидно находя их чрезмерными, и, более того, уверяли, что заявление французского Temps относительно состоявшегося де раздела Сирии по линии С. Жан д'Акра ни на чем не основаны, представляя собой сущий вымысел. Было очевидно, что английские империалисты не особенно склонны считаться с французскими „историческими" правами на Сирию. Вероятно, что французские сообщения относительно раздела Сирии являлись попросту „пробным шаром".

Как бы то ни было, война 1914—1918 г.г. доказала,

насколько утопичны были планы пацифистов, мечтавших о грабежах и великих территориальных приобретениях „мирным путем“, без конфликтов между крупными государствами.

Накануне войны все государства старались занять новые и укрепить свои старые позиции в Малой Азии. Англия, Франция, Россия не отставали друг от друга. Не дремала, конечно, и германская дипломатия, вложившая столько энергии в дело завоевания Малой Азии. Как только началась балканская война и турецкие ценности стали падать на парижской бирже, германское правительство сделало попытку скупить все акции Dette Unifiée Ottomane, которые Париж выбрасывал на рынок. Эта махинация, имевшая целью усилить влияние Германии в совете Dette Publique Ottomane, была своевременно замечена (см. L'Echo de Paris, 13 Octobre 1912); французское правительство приняло меры, которые помешали Германии сыграть с таким важным международным учреждением в Турции, как Dette Publique, находившимся накануне войны, главным образом, в руках английских и французских финансистов, ту же скверную штуку, какую сыграл некогда Биконсфильд с Францией, скупив большинство акций Суецкого канала и вытеснив Францию из этого предприятия. Эта немецкая операция, произведенная в самом начале Балканской войны, показала, что германская дипломатия внимательно следит за всеми событиями, разыгрывающимися в связи с войной, и готовится во всеоружии встретить раздел Оттоманской империи. Через несколько месяцев, в марте 1913 г., когда уже приближалась окончательная ликвидация первой балканской войны, союзница Германии Австрия, действуя как в своих собственных интересах, так и в интересах германизма вообще, приобрела все свободные акции некоторых балканских железных дорог, имеющих большое политическое и торговое значение. Эта ловкая махинация была произведена синдикатом австро-венгерских банкиров, финансовой группой, в которую входят Ротшильд, Lenderbank, Кредитный банк, Pester Ungarische Commerzial bank и т. д. Вся операция

после долгой подготовительной кампании была закончена и оформлена в один и тот же день, в субботу 29 марта, и, таким образом, в руках австро-венгерского консорциума, действовавшего по поручению венского правительства, очутилась 51 тысяча акций двух важных железнодорожных линий: Митровица-Салоники и Салоники-Битоль (Монастырь). Обе железные дороги находились до того в руках турецкой „Компании восточных железных дорог“ [1]), весь акционерный капитал которой состоял из 100 тысяч акций. Скупив 51 тысячу акций восточных дорог, Австрия сразу захватила в свои руки решительное влияние на пути сообщения, проходящие по территории, занятой в 1913 г. победоносными войсками балканских союзников, и этим самым улучшила как свои собственные шансы, так и шансы своей верной союзницы Германии в борьбе за экономическое, а, стало быть, и политическое влияние на Балканах.

* * *

Не ограничиваясь этими ловкими биржевыми операциями, представляющими один из главных методов борьбы современных государств за влияние на Востоке, официальная Германия ни на минуту не забывала и своего важнейшего дела в Турции, именно Багдадской железной дороги. Следует заметить, что австрийские победы на Балканах, все одно—чисто ли экономические, территориальные или попросту дипломатические, служили интересам Германии в Малой Азии. Германская дипломатия рассматривает Австрию как свой авангард в походе на Малую Азию. Германия заинтересована в том, чтобы Австрия сохранила свое влияние на балканские железные дороги и не допускала введения тарифов, неблагоприятных для немецкого транзита по этому промежуточному пути. С другой

---

[1]) Главным акционером дорог этих являлся Швейцарский Кредитный банк (Schweizerische Kreditanstalt).

стороны, Австрия еще более заинтересована в благополучном и скорейшем завершении Багдадской дороги, которая откроет всю Малую Азию австрийской промышленности и послужит на пользу именно Австро-Венгрии более, чем какой-либо другой стране.

Несмотря на все тревожные события последних лет, итало-турецкую и балканскую войны, внутренние неурядицы в Турции, революцию и контр-революцию, смену режимов в Оттоманской империи, отторжение от нее одной области за другой, перспективы окончательного развала турецкого государства и т. д.—немецкие инженеры неустанно продолжали работу сооружения Багдадского пути. Чтобы понять, чего достигли немцы в этом отношении, нужно прежде всего принять во внимание, что путь, по которому проходит Багдадская дорога, всякого рода географическими и топографическими условиями делится на четыре, так сказать, естественных участка, созданных самой природой: 1) участок от Хайдар-паши, насупротив Константинополя, до горного массива Тавр, 2) участок между двумя горными хребтами, от Тавра до горной цепи Аман или Алма-Даг, 3) участок от горной цепи Алма-Даг до реки Евфрата и, наконец, 4) участок к востоку от Евфрата до Багдада. Энергичная работа или изыскания ведутся одновременно на всех участках.

На первом участке, от Хайдар-паши до Тавра, немецкий рельсовый путь пересекает бо́льшую часть Малой Азии на протяжении 1.020 километров до Коньи. От Коньи до Эрегли немецкие инженеры довольно быстро проложили новую рельсовую колею, но у Эрегли начинаются первые контр-форсы Тавра. Здесь приходится преодолевать необычайные трудности, так что работа, начатая три года тому назад, еще не закончена. По вычислениям немецких инженеров, чтобы пересечь всю горную область Тавра рельсовой колеей, приходится прорезать множество туннелей, общая длина которых превысит 30 километров, и построить до 50 мостов. Накануне войны линия от Эрегли доходит уже до Бургурлу. Отсюда работы ведутся далее

с необычайной активностью. Но это самая трудная часть всей Багдадской линии, и, несомненно, она будет закончена позже других участков.

2-й участок—от Тавра до хребта Аман или Алма-Дага. Здесь рельсовая колея пересекает равнины Киликии. Эта область имеет очень важное политическое значение в связи с армянским вопросом: на севере эта область соприкасается с Арменией, кроме того она населена многими тысячами армян, утвердившихся в Адане. Ввиду того, что накануне войны 1914 г. уже начинается борьба между Россией и Германией из-за влияния на турецких армян, железнодорожный участок, пересекающий район Аданы, должен был явиться в руках немецкой дипломатии важным орудием пропаганды немецкого влияния среди армян и укрепления немецкой позиции в этих областях Малой Азии в случае обострения армянского вопроса. Администрация Багдадской дороги охотно принимала на службу армян. Немецкие миссионеры устраивали народные училища в армянских городах и вели пропаганду „Deutschland über alles", доказывая, что только могучая Германия может облегчить положение армянского народа и обеспечить последнему самую широкую автономию, если не полную независимость, какую союзница Германии, Австрия, собирается подарить албанцам.

Так, 17 апреля 1913 г. немецкий посол Вангенгейм был у турецкого министра внутренних дел и обратил его внимание на положение армян в Турции. Посол поставил на вид министру, что если стоящее у власти правительство окажется не в состоянии разрешить армянский вопрос и успокоить армянское население Киликии и Армении, то могут возникнуть весьма тяжелые осложнения, которые угрожают неприкосновенности азиатских владений Турции. Чтобы избежать вмешательства тройственного соглашения в малоазиатские дела Турции, Вангенгейм дал совет принять все меры к успокоению населения и прекращению волнений в Сирии, Месопотамии и Армении, отнюдь не прибегая, однако, к репрессиям

против христианского населения провинции (курсив мой. М. П.).

Германская дипломатия начала пользоваться армянским вопросом, между прочим, как важным орудием давления на турецкое правительство. Приходилось каждый раз давать Германии очень серьезные железнодорожные и всякого рода другие концессии, чтобы заставить ее проявить уступчивость и мягкость в своих требованиях относительно армянской автономии, улучшения судьбы армянского народа и т. п. Однако, от интереса к армянскому вопросу германская дипломатия не могла отказаться. Немецкая пресса усиленно подчеркивает накануне войны необходимость для Германии обрести все симпатии армянского народа. Как писал в 1913 г. константинопольский корреспондент „Vossische Zeitung", армяне являются в Турции единственным политическим элементом, на который Германия может опереться, чтобы развить свои великие экономические интересы в Анатолии. В Берлине незадолго до войны сформировался комитет для защиты турецких армян. Во главе комитета стоял д-р Иоганн Лепциус, организовавший серию рефератов в разных городах Германии об армянском вопросе. Офицер немецкого генерального штаба граф Вестарф писал в „Tägliche Rundschau" статьи, где высказывал свои симпатии турецким армянам. Другие времена,—другие песни! Прежнему индифферентизму германского правительства к судьбе турецких армян не могло уже быть места. По словам „Kölnische Zeitung", германское правительство решило при первых же антиармянских беспорядках высадить свои войска в Малой Азии. В мае 1913 г. на якоре у Мерсины стояли три военных немецких судна: Гебен, Гайер и Страсбург. Гебен имел 1.013 человек экипажа, Страсбург—370 и Гайер—160. Если мы примем во внимание, что Мерсина находится на расстоянии всего 67-ми километров от Аданы, что железная дорога, соединяющая эти два пункта, принадлежит немцам, которые через несколько часов после начала осложнений могут доставить свои войска в Адану, то мы поймем, какую

роль Германия намеревалась сыграть в армянском вопросе [1]).

2-ой участок Багдадской дороги, столь важный в экономическом и политическом отношении, предполагалось закончить в 1913 году. 27 апреля 1912 г. министр общественных работ Джавид-паша освятил в Адане открытие нового железнодорожного участка протяжением в 150 километров. В 1913 г. рельсовая колея останавливается у подножия хребта Алма-Даг. Между тем работы по проложению дороги через Тавр продолжались, несмотря на все технические трудности. Уже открыто для эксплоатации со времени упомянутой даты новых 200 километров рельсового пути.

3ий участок от хребта Алма-Даг до Евфрата, пересекает область, главным городом которой является Алеппо. 12 декабря 1912 г., через два месяца после начала балканской войны, в Алеппо состоялось освящение нового участка Багдадской дороги протяжением в 215 километров. Эта линия доходит до Евфрата у Джерубулу. Она начинается у восточных склонов Алма-Дага, там, где скоро будет открыт выход из туннеля, пересекающего этот горный массив. Протяжение этого гигантского туннеля равняется, по вычислениям немецких инженеров, 5 километрам.

Открытие этого 3-го участка между Алма-Дагом и Евфратом имеет очень важное значение и облегчает уже теперь сношения с Месопотамией, прежде чем прорытие туннелей через Тавр и Алма-Даг даст возможность установить прямое сообщение между Константинополем и Багдадом.

---

[1]) 8 мая 1913 г. немецкие газеты опубликовали следующее сообщение: „По полученным в Берлине сведениям, положение в Мерсине, внушавшее несколько недель тому назад некоторые опасения, улучшилось. Можно не бояться беспорядков. Таким образом, нет нужды в высадке немецких матросов". Итак, такая высадка предполагалась и, более того, считалась неизбежной... в случае австро-итальянской высадки в Валоне и Дураццо. Само собой разумеется, как только началась война 1914—1918 г.г. и Турция примкнула к центральным державам, Германия снова вернулась к своей традиционной политике по отношении к армянам и отдала последних на „поток и разграбление" туркам.

В 1913 г. были сделаны опыты отправки товара из Бейрута через Алеппо в Багдад с помощью нового пути. В то время как только недавно товар шел до Багдада из Бейрута 17 дней при хорошей погоде, так как от Алеппо приходилось отправлять его с караваном, ныне тот же путь совершится в 8 дней: два дня по железной дороге до Джерубулу и шесть дней речным путем по Евфрату. Лишнее распространяться о значении этой экономии во времени и расходах, экономии, которая уже теперь сказывается в оживлении сношений с Месопотамией.

Четвертый рельсовый участок Багдадской дороги, от Евфрата до Багдада протянется приблизительно на протяжении 1000 километров. В 1913—1914 г.г. вся эта область тщательно изучалась немецким археологом, бароном фон-Оппенгеймом. Но немцы и здесь не ограничились одними изысканиями. В июле 1912 г. состоялось освящение первых работ по проложению железнодорожного участка от самого Багдада. В данный момент рельсовая колея от Багдада доходит до местечка Казмейн, в 12 километрах к северу от Багдада. Чтобы ускорить сооружение железной дороги и облегчить транспорт материала, необходимого для постройки рельсовой колеи, немцам пришлось подумать об утилизации речного пути, вдоль которого идет траса будущей дороги, начиная от Мосула до Багдада. Но, как известно, монополия плавания по Тигру и Евфрату принадлежит знаменитой компании Линча (Euphratis and Tigris Steam Navigation Company). Привлечение этой английской компании, бывшей только недавно противницею Багдадского предприятия, к кооперации с Германией является, несомненно, крупной победой немецкой дипломатии. Договор между компанией Линча и Deutsche Bank, творцом Багдадской дороги, был окончательно подписан в сентябре 1912 г. На основании этого договора в Брюсселе было основано Société des transports fluviaux en Orient с капиталом в 2.500.000 франков, разделенным на 5.000 акций по 500 франков каждая. Английская компания и Deutsche Bank подписались каждый на 2.497 акций. Представи-

тели обеих групп: с немецкой стороны Гельферих, директор Deutsche Bank, затем Отто Риз и Конрад Бишоф, а с английской Генри Линч, сэр Никольсон и Ф. Парри подписались на одну акцию каждый. Капитал распределен таким образом поровну между обеими группами.

Значение этой сделки, подписанной по инициативе покойного германского посла Маршаля фон-Биберштейна и английского финансиста сэра Эрнеста Касселя [1]), сразу бросалось в глаза. В свете последующих событий балканской войны, дружных шагов Англии и Германии в опасные моменты балканского кризиса, означенный договор рисовался как первый уже пройденный этап к англо-германской кооперации в турецких делах. То обстоятельство, что Deutsche Bank, эта инициативная и двигательная сила Багдадского железнодорожного предприятия и всех германских начинаний в Турции, явился одной из заинтересованных сторон в договоре об учреждении Société des transports fluviaux, подчеркивало громадное значение упомянутой речной конвенции. С другой стороны, участие в этом договоре с английской стороны фирмы Линча, имеющей такие важные торговые интересы в Месопотамии и Персии, играющей такую колоссальную роль в персидской и мало-азиатской политике Англии, и опирающейся на содействие крупного синдиката, руководимого Касселем, знаменовало начало содействия английского капитала сооружению Багдадской дороги. Не следует забывать, что именно Линч с особой энергией боролся когда-то против Багдадской дороги и называл ее опорной базой германской гегемонии над Малой Азией. Только незадолго перед тем он указывал на опасное значение отдачи Турцией порта Александретты в германские руки и находил, что Германия этим приобретением, во-первых, получает на Средиземном море важнейший опорный пункт для своего торгового и военного флота,

[1]) Эрнест Кассель, директор Египетского банка и основатель National Bank of Turkey, был, как известно, личным банкиром Эдуарда VII и является одним из наиболее важных руководителей английской ближне-восточной политики.

во-вторых, превращает Багдадскую дорогу, упирающуюся иначе в тупик, в мировой путь. Конвенция, подписанная Линчем с Deutsche Bank, являлась важным симптомом улучшения англо-германских отношений и прекращения прежней, казалось, непримиримой вражды между влиятельными финансовыми и торгово-промышленными группами обеих стран.

Итак, резюмируя все вышесказанное по поводу Багдадской дороги, мы видим, что из четырех участков этого великого рельсового пути два участка, первый и третий, были совершенно закончены накануне войны; во 2-м промежуточном участке, наиболее трудном в техническом отношении, ибо он лежит между двумя горными массивами Тавром и Алма-Дагом, и крайне важном в политическом и экономическом отношениях, так как здесь рельсовая колея проходит через населенные армянами пункты, как Адана, и доходит своими разветвлениями до Александретты, будущего мало-азиатского Гамбурга, было проложено и эксплоатировалось до 200 километров рельсового пути и затем на половину были осуществлены крайне трудные и сложные работы по проложению туннелей через обе горные цепи; таким образом в 1917 г. весь этот промежуточный участок должен был совершенно быть закончен и сомкнут с первым и третьим участками; наконец, в четвертом участке железнодорожные работы были только начаты, но зато именно на этом последнем участке, соприкасающемся с границами английской „сферы влияния", одержана была великая дипломатическая победа привлечением английского финансового синдиката к сотрудничеству с Deutsche Bank. На этом последнем участке не встречается никаких технических трудностей, за исключением работ по сооружению металлического моста через Евфрат длиной в 1.200 метров. Как бы то ни было, в 1913—1914 г.г немецкие инженеры доказывали, что к концу 1917 г. локомотив немецкого поезда, вышедшего из станции Хайдар-паша, насупротив Константинополя, быстро промчавшись через Анатолию, Сирию, Месопотамию, пересекши горные цепи Тавра и Алма-Дага, перелетев через

волны великой исторической реки Евфрата, с победным свистом и торжествующим грохотом своих колес, врежется под своды грандиозного вокзала, который Deutsche Bank собирается выстроить в древней столице калифов.

По мере проникновения немецкой рельсовой колеи в Малую Азию и Месопотамию, в необычайной мере подымалось германское влияние в этих областях. В Алеппо немецкая колония была немногочисленна в 1911 г. С того момента как этот город превратился в станцию Багдадской дороги, в область стало эмигрировать много немцев; правда, это не земледельцы, а инженеры, предприниматели, коммивояжеры, служащие и т. д. В Алеппо открылась немецкая школа, куда на-ряду с немцами охотно принимались туземцы, здесь уже функционировали немецкие вечерние курсы, где, между прочим, преподавался немецкий язык для турок и армян; открыта в Алеппо и прекрасная немецкая библиотека. Одним словом, немцы пустили в ход все орудия культурного воздействия, чтобы закрепить и усилить свое влияние в области. Открыта была немецкая школа и в Багдаде. Немцы проектировали по окончании Багдадского пути открыть десятки школ, а может быть и университет в столице калифов. Не ограничиваясь этими чисто культурными начинаниями, немцы старались содействовать развитию производительных сил в районе Багдадской дороги. Так, в окрестностях Коньи произведены были одной немецкой компанией ирригационные работы и засеяны обширные участки земли. Вокруг Аданы та же компания оросила 500.000 гектаров засушливой земли, предназначенной теперь для культуры хлопчатника. Понятно, от этого было бесконечно далеко до освобождения Германии от американского хлопкового ига, но многое в смысле создания хлопковой культуры в Малой Азии могло быть достигнуто даже в ближайшее время [1]).

---

[1]) О торговле хлопком в Оттоманской империи см., между прочим, „Cotfon textile rade in turkis Empire" by W. A. Graham Clark. Senate Docu-

Германия не ограничивалась энергичной работой и пусканием своих корней в областях, лежащих по обе стороны Багдадского рельсового пути. Немецкое влияние проникало и в Палестину, где оно хотя и медленно, но постепенно усиливалось. Многие еще не забыли, с какой торжественной помпой Вильгельм II, окруженный пышной и многочисленной свитой, облаченный в театральный, как будто взятый на прокат из какой-нибудь большой оперы, костюм [1]), соответствующий де обстановке, высадился 25 октября 1898 г. в Каяффе, как затем вступил в Иерусалим, в каком напыщенным тоне говорил он в ту пору о немецко-турецкой дружбе. Именно в Дамаске 8 ноября 1898 г. Вильгельм II произнес следующие сенсационные слова, которые еще вплоть до начала мировой войны гипнотизировали многих турок и мешали им правильно понимать международную ситуацию и критическое положение Оттоманской империи:

„Преисполненный глубокого волнения при мысли находиться на том месте, где пребывал один из благороднейших государей всех времен, великий султан Саладин, рыцарь без страха и без упрека, который нередко даже своим врагам давал уроки истинного рыцарского духа, я пользуюсь прежде всего случаем, чтобы поблагодарить султана Абдул-Гамида за его гостеприимство. Пусть султан и триста мил-

ments, Volume 11. Document № 404. Washington 1908. Относительно общих условий мало-азийской торговли см. в том же томе документ за № 82, „Report on trade condition in Asiatic Turkey“ by Charles M. Papper, special agent of the Departement o Commerce and Labor.

[1]) На голове державного комми-вояжера красовалась традиционная прусская каска с золотым императорским орлом, но лицо Вильгельма было скрыто большой белой вуалью, спадавшей на плечи. Великолепный белый кирасирский мундир просвечивал сквозь тончайший дамасский бурнус, прозрачный как вуаль и блестевший как золото. На своем чудном белом коне император показывался смертным, как бы окруженный дымкой облаков, и, очевидно, стремился произвести впечатление полу-человека, полу-бога. Немецкая пресса в свое время, не мало столбцов посвятила описанию этого царственного одеяния. Французский писатель Etienne Lamy в своей любопытной, хотя уже устаревшей книге „La Frunce du Levant“ подробно распространяется о том эффекте, который на воображение впечатлительных азиатов производило это „белое видение на белом коне“.

лионов магометан, рассеянных по всей земле и почитающих в нем калифа, будут уверены, что во всякий момент германский император будет их другом" (курс. наш. *М. П.*).

Путешествие Вильгельма к святым местам на поклонение гробу Господню и все эти напыщенные лицемерные фразы не мало содействовали укреплению немецкого политического и экономического влияния как во всей Оттоманской империи, так отчасти в Сирии и Палестине. Во время визита Вильгельма II в 1898 г. в Сирии существовали четыре немецкие земледельческие колонии: в Каяффе, в Яффе, в Сароне и в Рефаиме. Сейчас после отъезда Вильгельма II из Палестины здесь образовалась пятая немецкая колония Вильгельмина. По последним немецким сведениям накануне мировой войны немецкая колония в Сароне имела 300 гектаров обработанной полевой земли, 150 гектаров виноградников, 24 гектара апельсиновых деревьев, 72 лошади, 260 коров, 90 свиней; немецкая колония в Каяффе, насчитывающая 100 семейств, имела 150 гектаров обработанной полевой земли, 64 лошади, 216 коров, 112 овец, 54 козы и т. д. Нельзя без усмешки читать тщательный подсчет количества свиней, коз, коров в каждой немецкой колонии. Очевидно, с точки зрения патриотической немецкой печати, любая безобидная немецкая овца или корова в Палестине и Сирии заслуживала самого большого внимания со стороны Vaterland'a: она оправдывала одним своим скромным существованием колоссальные расходы на армию и флот и служила в руках Германии ценным залогом при предъявлении немецких прав и на Сирию. В Германии и даже в немецкой Швейцарии появлялись многочисленные издания, знакомящие немецкую публику с германскими победами в Сирии. Julius Loytved писал нам об этом в „Zeitschrift des Kyffhäuserverbandes des Vereine Deutscher Studenten". Hans Brugger написал целый том о немецких колониях в Палестине, об их возникновении и развитии: „Die deutschen Siedelungen in Palästina, hre Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung"; про-

фессор О. Варбург в пятом выпуске „Schriften der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft“ изучает колонизационное и экономическое значение Сирии (Syrien als Wirtschafts-und Kolonisations Gebiet); доктор W. Schwoebel изучает дороги, деревни, все жилые помещения, источники, воды, колодцы, базары и т. д. Галилеи в свой работе „Die Verkehrswege und die Ansiedelungen Galileas“, книге, которая, по словам одного швейцарского рецензента, написана как будто для прусского генерала, которому нужно разместить свои войска в Галилее.

В самой Палестине стал выходить в 1912 г. новый еженедельный немецкий журнал „Иерусалимская неделя“, являющийся органом колоний немецких „тамплиеров“ в Иерусалиме, Каяффе, Яффе и Вифлееме. После константинопольской „Osmanischer Lloyd“ „Иерусалимская неделя“ является 2-м немецким органом в Оттоманской империи. Но немцы не ограничиваются созданием новых органов печати. Было решено открыть в Каяффе немецкое коммерческое училище.

Это мирное немецкое нашествие стало даже тревожить накануне войны турок. В 1907 г., например, „Общество для содействия немецкой колонизации в Палестине“ ссудило 150 тысяч марок „Каяффским тамплиерам“ для покупки в собственность деревни Вифлеем. Общество полагало, что благодаря содействию немецкой дипломатии и взяткам удастся обойти турецкий закон, запрещающий анонимным обществам приобретать земельную собственность. Предполагали обойти затруднение, записав приобретенную землю на имя президента немецкого общества. Но так как много европейцев применили уже эту уловку, турецкое правительство приняло соответствующие меры против нее. Несмотря на все настояния германского правительства и взятки высшим чиновникам, колонизационному немецкому обществу не удалось добиться своего. Турецкое правительство прекрасно понимало, что первая уступка в этом отношении немцам повела бы к тому, что скоро вся поземельная собственность Оттоманской империи очутилась бы в руках Deutsche Bank,

„Австрийского поземельного банка", „Лионского кредита" и других хищнических финансовых учреждений.

Заметим, что согласно немецким же документам, подлинным или апокрифическим, колонизационные немецкие планы относительно Анатолии, Месопотамии и Палестины пугали даже верного друга Вильгельма II, именно султана Абдул-Гамида, несмотря на то, что заветной мечтой последнего было достижение союза с Германией.

Вот что пишет о немецких планах Абдул-Гамид в своих мемуарах, опубликованных недавно в известном журнале „Nord und Süd":

„Теперь как раз настало время снова оказать сопротивление немецкому влиянию. Мы должны дать понять grandseigneur'y германскому послу Маршалю фон-Биберштейну, что он и германская политика не внушают нам доверия. По плану германского императора, как мне сообщает мой посол из Берлина, часть Малой Азии должна войти в сферу германского влияния. Что же, против промышленного оживления в Анатолии при содействии немцев я, конечно, ничего не могу возразить, но германские газеты требуют уже заселения немцами полосы территории вдоль Багдадской железной дороги. Что воображают эти газетчики? Не думают ли они, что мы отдадим германским колонистам страны, которые наши предки купили ценой стольких жертв и усилий? К сожалению, мы упустили время и позволили чужому элементу вторгнуться к нам: в этом все наше несчастье. Но в Анатолии мы хотим и должны остаться одни. Слава Аллаху, что у нас осталось по крайней мере это последнее убежище для наших единоверцев и единоплеменников, которых теснят со всех сторон".

Насколько многие немцы начинают накануне войны интересоваться Палестиной, видно хотя бы из статьи Марбургского профессора Бланкенгорна, напечатанной в „Kölnische Zeitung" 16 марта 1913 г. Профессор упрекает немецкую дипломатию в том, что она дала загипнотизировать себя Малой Азией и Багдадской дорогой и забыла, что существует другая область, где Гер-

мания имеет более важные интересы, чем в Анатолии,— именно Палестина. По уверениям Бланкенгорна, очевидно тенденциозным, немецкий язык—самый распространенный в Палестине после турецкого, арабского и еврейского, немецкие земледельческие колонии крайне многочисленны и процветают, интересы Германии в Палестине более важны, чем интересы других стран. Пусть Палестина,—заключает Бланкенгорн,—остается в руках Турции и не достается ни одной из великих держав. Но если последнее должно произойти, ни одна страна не имеет таких прав на Палестину, как Германия, хотя бы в силу многочисленных немецких колоний, процветающих в этой стране. Палестина должна остаться в руках турок или перейти к Германии; Яффа и Каяффа в случае раздела Турции должны быть немецкими, точно так же, как Александретта.

Однако нельзя не видеть, что немецкие успехи в Палестине были сильно раздуты. Если даже подсчитать число всех коров, свиней, овец, лошадей и т. д., которыми немецкие колонисты владеют в Палестине, получится не особенно внушительная цифра, но, при первом же взгляде на карту уже законченных и сооружаемых турецких дорог, невозможно не заметить, что Германия имела прочную базу для усиления в недалеком будущем своего экономического, а стало быть и политического влияния в Палестине. В самом деле, ведь все сирийские дороги смыкаются с Багдадским рельсовым путем и представляют как бы его продолжение и разветвление. Уже теперь, когда Багдадская колея еще не закончена, товары из Бейрута, Дамаска начинают тянуться по направлению к станциям Багдадской дороги—Алеппо, Джерубулу и т. д. Несомненно, что в будущем все сирийские дороги явятся как бы подъездными путями к магистральной Багдадской линии. Лишнее распространяться о значении этого факта. Очевидно было, что если Малая Азия будет разделена по соглашению между великими державами на зоны влияния, особенно велико будет значение именно немецкой зоны.

* * *

Итак, отвергая все преувеличения немецкой печати, мы все же видим, что империалистическая Германия имела великие промышленные и политические интересы в Малой Азии. „Интересы эти,—писали мы в 1913 г.,—настолько реальны, настолько важны, настолько связаны со всей внешней политикой капиталистической Германии в течение последних десятилетий, что с ними не могут не соображаться правительства сильнейших европейских государств. Попытка со стороны одной какой-либо державы или группы держав начать раздел Малой Азии, не считаясь с германскими интересами в этих областях, могла бы вызвать войну, перед последствиями которой побледнели бы все подобные катастрофы минувших веков". Именно, раздувая слух о якобы совершившемся уже разделе Малой Азии на сферы влияния между державами Тройственного соглашения, помимо Германии и в ущерб ей[1]), немецкая дипломатия и заинтересованные в дальнейших вооружениях правящие круги империи сумели взбудоражить всю немецкую буржуазию и добиться ее сочувствия колоссальному, беспримерному в военной истории последнего времени усилению германской армии сразу на четверть ее нормальной величины, а военных расходов сразу более чем на миллиард марок. Как известно, на заседании рейхстага 15 (28) января 1913 г. лидер национал-либеральной партии Бассерман поставил имперскому канцлеру вопрос о справедливости слухов по поводу приписываемых державам Тройственного соглашения проектов насчет раздела Малой Азии.

На другой день 16 (29) января германский посол в Константинополе Вангенгейм на парадном обеде в немецком клубе Тевтония по случаю дня рождения Вильгельма II,—как бы отвечая на слухи, тревожащие германских патриотов, заявил, что ни в настоящем

---

[1]) О тайном проекте раздела Малой Азии между Россией, Англией и Францией распространялся, между прочим, в 1913 г. в „Kölnische Zeitung" упомянутый профессор Бланкенгорн, убеждая своих соотечественников не допустить осуществления этого проекта.

Карта морских и железнодорожных путей Анатолии и Сирии.

..... 2-й и 3-й участки Багдадской дороги: Эрегли, Адана, Джерубулу, с разветвлениями: Мерсина, Александретта, Алеппо.

———— Сирийские железные дороги.

времени, ни в будущем Германия не допустит каких-либо покушений на Анатолию, где он у нее имеются жизненные интересы, и сказал между прочим следующее:

„Германия никогда не позволит России оказать давление на Турцию. Об этом было бы наивно и думать. Для того, чтобы предоставить свободу действий кабинету Сазонова, Германия никогда не подумает принести в жертву свои жизненные интересы в Анатолии. Ни сейчас, ни в будущем мы никому не позволим наложить руки на Анатолию".

Торжественное провозглашение германским послом в Константинополе принципа неприкосновенности Малой Азии произвело огромное впечатление на турецкое общество. Но какое значение можно было придавать подобным заявлениям? Понятно, что очень ограниченное. Именно державы Тройственного союза начали раздел возрождающейся Оттоманской империи: Австрия—аннексией Боснии и Герцеговины, Италия—нападением на Триполи, и было бы наивно думать, что Германия пожертвует костями померанских гренадеров попросту для того, чтобы помешать России овладеть Арменией, а Англии—Аравией. Германская печать с достаточной ясностью разъяснила смысл угроз Вангенгейма.

Вот что писала в связи с речью немецкого посла „Deutsche Tageszeitung" по поводу проектов, приписываемых России:

„Если Россия приведет в исполнение свою угрозу и двинет войска в Армению, она этим самым создаст новую ситуацию и вызовет соответствующие действия со стороны других государств... Тройственный союз будет препятствовать окончательной ликвидации Турции, пока последняя будет оставаться жизненным государством, но если спасение ее окажется невозможным, Тройственный союз постарается оградить свои интересы".

Но с особой категоричностью и выпуклостью немецкая точка зрения формулирована в „Последних берлинских новостях":

„Может быть, младотурки, эти герои турецкой сво-

боды, думают, что Германия и ее союзники подымутся против Тройственного соглашения, чтобы спасти Турцию. Это, по нашему мнению, ни на чем не основанная надежда. Конечно, мы постараемся продлить существование Азиатской Турции, насколько лишь это будет возможно, но мы не пожертвуем собой во имя охраны турецкого государства.

„Если Азиатская Турция сделается когда-нибудь причиной Европейской войны, случится это не потому, что Германия пожелала бы помешать разрушению Оттоманской империи, а только потому, что Германия не может допустить, чтобы ее устранили от участия в новом разделе земного шара. Однако понятно, что сама Турция от такой войны ничего выиграть не может".

Граф Ревентлов в пангерманском „Deutsche Tageszeitung", „Post", орган свободных консерваторов, „Zeit und Mittag", очень распространенный демократический орган—все в номерах от 29 янв. писали в том же духе. Одним словом, как формулировал орган Бассермана и партии национал-либералов „Magdeburger Zeitung" от того же 29 января 1913 г., „раздел Малой Азии против воли или помимо участия Германии не будет допущен". Впрочем, надо прибавить, что германский посол Вангенгейм в последующих заявлениях турецкому правительству не постеснялся поставить точки на i. Так, 8 мая сего года германский посол угрожающе заявил великому визирю, что, если в результате анти-армянских беспорядков последует оккупация той или другой части Малой Азии войсками какого-либо иностранного государства, Германия немедленно примет меры для охраны своих интересов и займет своими военными отрядами все те округа, по которым проходит анатолийская дорога.

Немецкие публицисты, некоторые немецкие дипломаты с грубой откровенностью, представляющей резкий контраст с туманными фразами дипломатов и „политиков" других стран, формулировали сущность германской программы по отношению к мало-азиат-

скому вопросу. Если бы руководящие слои турецкого общества могли понять смысл надвигающихся событий, они должны были бы увидеть, насколько бесплодно при данных условиях ломание головы над разрешением вопроса о том, по направлению какой из двух групп европейских держав должна ориентировать Турция курс своей внешней политики, чтобы сохранить свою азиатскую империю.

Несомненно, что Германия была заинтересована в продлении существования азиатской Турции. Разве не был выгоден для Deutsche Bank тот факт, что доходы, получаемые от провинций, лежащих совершенно в стороне от района Бададгской линии, тем не менее шли на обеспечение километрической гарантии этого железнодорожного пути. Но только из-за принципа сохранения территориальной неприкосновенности Малой Азии Германия не намерена была воевать. „Другое дело, если кто-либо попробует наложить свои руки на Анатолию и вообще азиатские области, прорезанные немецким рельсовым путем. Тогда Германия не остановится перед тем, чтобы с оружием в руках отстаивать свои права на турецкое наследство. В качестве могучей империалистической державы Германия выступила на арену мировой истории слишком поздно, когда все лучшие места на солнце оказались занятыми другими более счастливыми государствами: Англией, Россией, Францией, Голландией и т. д. Не грустно и не смешно ли,—говорят немецкие патриоты,—что какая-нибудь Португалия или Бельгия имеют более ценные колониальные владения, чем такая первоклассная военная и промышленная держава, как Германия. При таких условиях отказ от своих прав на часть Малой Азии равносилен-де для Германии моральному самоубийству, признанию бесцельности и бессмысленности всех усилий, которые в течение последних десятилетий делались германским правительством и германской дипломатией для поддержания престижа страны, признанию бесплодности всех колоссальных затрат на никому не нужные армию и флот, которые более сорока лет готовились к бою и держали свой

порох сухим только для того, чтобы позорно отдать ненасытным хищникам России, Франции, Англии территории, куда Германия вложила столько миллионов марок, столько энергии и упорного труда. Вот идеи, которые в течение последних месяцев пропагандируются во всей германской печати за исключением органов социал-демократической печати. С того момента, как в связи с Балканской войной усилилась русская агитация в Армении, французская в Сирии и английская в Аравии, буквально не проходит дня, чтобы один, другой десяток немецких газет не затронули вопроса о русских интригах, о французских кознях, об английских поползновениях в Малой Азии, о перспективах окончательного крушения Оттоманской империи. Не удивительно, что все немецкое крестьянство, вся мелкая, крупная буржуазия, вся бюрократия и военщина, одним словом все слои и классы германской нации, за исключением некоторых слоев пролетариата, мечтающего о внутренних победах, а не внешних завоеваниях, прониклись убеждением, будто Германия снова стоит на поворотном пункте своей истории, и что поэтому страна должна поставить, в случае нужды, все на карту, лишь бы отстоять завоеванные позиции в Малой Азии и этим сохранить свою роль как мировой державы". Эти строки, написанные нами в 1913 г., с достаточной ясностью показывают, какую остроту накануне войны приобрел вопрос о Багдадской дороге.

§ 5. Мировое значение Багдадской дороги.—Долина Тигра и Евфрата.

Все, кому приходится оценивать значение Багдадского пути и великие экономические перспективы, которые открывает эта дорога, останавливают прежде всего свое внимание на Месопотамии. При взгляде на нашу карту мы видим, что уже на небольшо сравнительно расстоянии от побережья Средиземного моря у Джерубулу Багдадская дорога пересекает Евфрат и врезывается в „страну рек", иначе говоря древнюю Месопотамию („между рек"). Эта область,

лежащая между Евфратом и Тигром, представляет собой как бы созданную из одного цельного куска равнину в 400.000 кв. километров. Путешественник, всматривающийся в горизонт с вершины возвышенной башни, может здесь констатировать сферичность и округлость земного шара. Подобно тому как Египет является созданием Нила и обязан своим плодородием разливам этой реки, Месопотамия считается „даром" Тигра и Евфрата, которые пересекают эту область на всем ее протяжении с севера на юг и оплодотворяют ее своими регулярными и попеременными разливами. Евфрат берет свое начало в Верхней Армении в 36 верстах к северу от Эрзерума и течет к югу на протяжении 2.769 километров; Тигр начинается у армянского Тавра. Расстояние, которое отделяет его от истоков у Евфрата, равняется в этом пункте всего 20 километрам. У Корны Тигр сливается с Евфратом и течет до Персидского залива под именем Шат-эль-Араба.

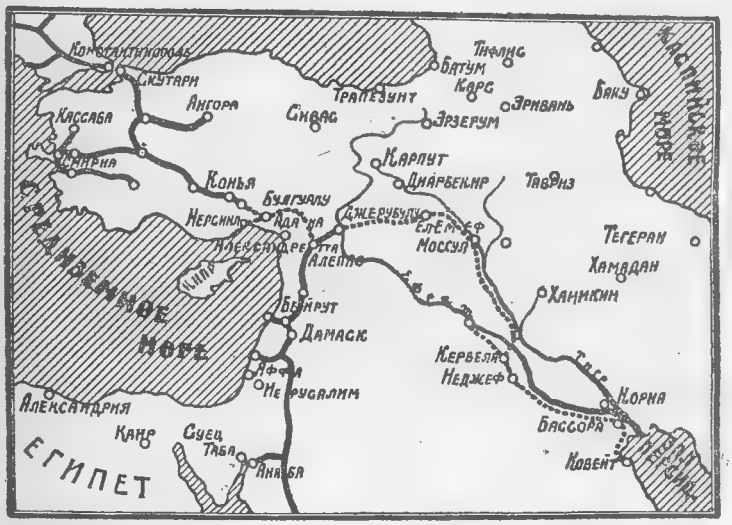
Тигр разливается в феврале и марте. Евфрат выходит из берегов в апреле, мае, июне, июле и августе. Эти систематические разливы с их наносами делают почву Месопотамии настолько плодородной, что в этом отношении с ней не может сравниться ни одна область на земном шаре.

Начиная с более южных границ и подымаясь в северном направлении, мы повсюду вплоть до возвышенностей у Моссула на Тигре, находим, на-ряду с самыми разнообразными злаковыми растениями, тутовые и оливковые деревья, а до Бириджира на Евфрате финиковые. Хлопчатник встречается к северу до Диарбекира. Сахарный тростник виден почти повсюду.

Именно в одном из пунктов этой удивительной области находился когда-то, согласно преданию, земной рай, здесь на этих плодородных равнинах сменялись одна за другой империи, которые господствовали над миром своим могуществом и своей цивилизацией. Египет фараонов со всеми своими храмами, пирамидами и т. д. бледнеет по своему богатству перед Вави-

лонией эпохи ассирийцев, мидян, персов и арабов. Безграничные развалины, сохранившиеся до сих пор, напоминают о блеске каждой из этих эпох, об исчезнувших великих городах: Сузах, Ниневии, Вавилоне и т. д.

Если верить греческим историкам, Дарий и Ксеркс командовали миллионом солдат и были в состоянии кормить эту чудовищную армию в течение целого года. Но допустим, что греческие историки сильно



——————— Законченные линии.
..... Строющаяся и проектируемая линия.

преувеличили. Все же при старых путях сообщения, при отсутствии удобных способов передвижения только чрезвычайно богатая страна, обладающая фантастическими рессурсами, могла бы в условиях этой эпохи обеспечить провиантом в течение года стотысячную или двухсоттысячную армию. И Месопотамия была такой страной.

Во времена Гарун-Аль-Рашида Багдад, этот город, лежавший на пересечении оживленнейших торговых путей из Ирана, Месопотамии, Аравии и Сирии, насчитывал более 1.000.000 жителей. Географы арабские описывали его 24.000 улиц, его 150 каналов, 240.000

домов, 4.000 мельниц, столько же общественных бань. Ныне древняя столица Гарун-Аль-Рашида насчитывает всего 120.000 жителей; Бассора имела 300.000 душ, теперь это большая деревня с 18.000 жителей. Подобная же участь постигла Моссул, Диарбекир и другие города, о величии и процветании которых говорят нам древние писатели и сохранившиеся до сих пор памятники.

Месопотамия была покрыта каналами, из которых иные имели 900 километров в длину. Этим каналам Месопотамия была обязана своим плодородием и богатством. Аббасидские калифы делали все возможное, чтобы восстановить ассирийские работы, разрушенные в эпоху анархии при Александре Македонском и затем во время господства римлян. С того момента как турки утвердились в Багдаде в конце IX века, отсутствие спокойствия в крае, разбойничество, гражданские войны, вторжение монголов и татар, грабежи правительственных чиновников окончательно разорили страну, которая похожа теперь на пустыню. После тысячелетия подобного режима Вавилония превратилась в то, что мы видим теперь,—в нищую, разоренную страну, покрытую развалинами, где под каждой травкой скрывается какой-нибудь ядовитый гад, изрезанную зловонными болотами. Понятно, почему эта богатейшая по своим природным дарам область света почти лишена населения. Только двадцатая часть земель, удобных для культуры, обрабатывается здесь, да и то самым примитивным образом.

И тем не менее Месопотамия и при данных обстоятельствах поражает своим плодородием. Вилайет Бассоры доставляет каждый год 3 миллиарда килограммов пшеницы, овса, маиса, бобов. Производство Багдадской провинции равняется 2 миллиардам килограммов, Моссул и Диарбекир доставляют миллионы гектолитров. Но только четверть этого урожая экспортируется, остальная часть или потребляется на месте, или гниет и попросту сжигается за недостатком удобных путей сообщения.

Минеральные богатства этой области также зна-

чительны [1]). У Диарбекира и Арганы находятся богатые залежи медной руды, серебро встречается у Диарбекира, золото у Моссула, могучие источники нефти у Багдада. Громадные залежи соли в Багдадском вилайете уже теперь доставляют 4.500.000 килограммов ежегодно. Область богата также целебными минеральными источниками, которые посещаются больными арабами и персами. После всего этого неудивительно, что немецкий ориенталист доктор Спрингер с такой энергией призывал своих соотечественников обратить самое серьезное внимание на эту часть Малой Азии. В своей брошюре (1886) — „Вавилония, самая богатая страна на земном шаре в прошлом и лучшая область для колонизации в настоящем“ — Спрингер говорит, между прочим, следующее: „Изо всех областей земного шара нет более пригодной для колонизации, чем Сирия и Месопотамия... Это единственная территория, еще не захваченная какой-либо великой державой... Если Германия не пропустит удобного случая и воспользуется им, раньше чем казаки протянут свои руки сюда, Германия при разделе мира получит лучшую долю“. Через 9 лет пангерманский орган „Alldeutsche Blätter“ писал: „Немецкие интересы требуют, чтобы Малая Азия была отдана под германский протекторат... Должен быть создан султанат в этой немецкой сфере, с гарантией самой полной автономии для населения“.

Итак, несомненно, что экономические перспективы Багдадской дороги грандиозны. Как только младотурки очутились у власти, они обратили свое внимание на Месопотамию. Был вотирован кредит на оросительные работы в Месопотамии, а таким образом был сделан первый шаг к осуществлению грандиознейшего предприятия. Разработка плана орошения Месопотамии, создания здесь каналов и шлюз была поручена извест-

[1]) Нужно заметить, что вообще подпочва Малой Азии богата ценными минералами. По словам одного австрийского инженера, разумная эксплоатация подпочвенных богатств одного только Смирнского вилайета дала бы возможность Турции в самое короткое время выплатить все ее государственные долги. „Les richesses minières de la Turquie d'Asie“.—См. „Correspondance d'Orient“. 15 mars 1912.

ному английскому инженеру Вилькоксу, написавшему еще в 1905 г. специальную монографию по этому вопросу[1]). В рапорте турецкому правительству Вилькокс высчитывает, что вся система орошения Месопотамии будет стоить 180.000.000 фр. и что все работы могут быть выполнены в 12 лет. Зато у пустыни будет вырвано около 5.000.000 гектаров земли и они будут давать 100 миллионов дохода. В заседании Лондонского Географического Общества Вилькокс картинно назвал Месапотамию „Иоганнесбургом ирригации". Здесь де зарыты в земле 4½ миллиарда и нужно только порыть, чтоб извлечь их. Но иоганнесбургское золото извлекается из земли один раз, а здесь можно его получать ежегодно. Может быть Вилькокс не только великий инженер, но и поэт. Может быть, работы будут стоить гораздо дороже, а закончить их можно будет не раньше, чем через 20 или 30 лет; во всяком случае Месопотамия страна великого будущего. К несчастью, внутренние неурядицы, вызываемые неспособностью младотурок разрешить национальный вопрос и интригами европейских держав, нынешняя война и т. д.—все это мешало младотуркам успешно работать над осуществлением той великой задачи экономического и культурного преобразования Оттоманской империи, которую они преследовали с известной энергией. В частности Вилькоксу пришлось оставить Месопотамию и прекратить свои изыскания. В отличие от Пресселя, который преследовал исключительно задачи возрождения Турции, Вилькокс желал служить двум богам. Он был агентом Англии, окружил себя под видом инженеров многими английскими офицерами и на деньги, получаемые от турецкого правительства, вел интриги среди арабов. Таково уже роковое несчастье Турции, как всякой полу-колониальной страны, что всякий иностранец, которого она приглашала, прежде всего вступал в тайные сношения со своим собственным правительством и затем начинал действовать по указке последнего. „В настоящее время

[1]) W. Willcocks „The irrigation of Messopotamia", Caire 1905.

младотурки подумывают о том, чтобы для продолжения строительных работ в Месопотамии обратиться к французским концессионерам. Это будет сопряжено с меньшим риском для Оттоманской империи", писали мы накануне войны.

Однако, следует оговориться, что естественные богатства Месопотамии сильно преувеличивались. Рорбах и Спрингер утверждали недавно, будто северная Месопотамия и „савад" (Вавилонский чернозем) в состоянии давать ежегодно до десяти миллионов тонн пшеницы. Спрингер определял площадь чернозема в 24 миллиона гектаров, затем эта цифра постепенно уменьшалась другими исследователями до 12 милл., 6 милл. и, наконец, до $2^1/_2$ милл. гектаров.

Многие немецкие путешественники предвидели возможность создания и блестящего развития хлопковой культуры в Малой Азии и свержения, таким образом, гегемонии С. Штатов на мировом хлопковом рынке. По статистике 1907—1908 г., С. Штаты вырабатывают более $176^1/_2$ миллионов пудов хлопка, т.-е. $69^1/_2{}^0/_0$ мирового количества этого продукта. За Америкой идет Ост-Индия ($16^0/_0$), Египет $6^1/_2{}^0/_0$ Россия ($3^0/_0$). Таким образом, все человечество в производстве такого важного предмета, как одежда, находится в зависимости от С. Штатов. Понятно, что немецким фабрикантам очень хотелось бы освободиться от американского хлопкового ига. Однако уже из русского опыта в Туркестане известно, с какими трудностями и затратами соединена культура хлопчатника. Американцам, при всей их энергии и быстроте в работе, дешевизне машин, громадному количеству опытных рабочих и блестящих инженеров, понадобилось около 20 лет и 250 милл. рублей, чтобы создать в засушливых районах Америки орошенную площадь в 3 миллиона десятин, пригодную для разведения хлопка в количестве, добываем ныне в русском Туркестане. Стало быть нам, русским, при нашей неподготовленности как технической, так и экономической, понадобилось бы лет 40—50 и около ½ миллиарда рублей, чтобы оросить еще около 3 миллионов десятин и по-

лучить еще столько хлопка, сколько мы имеем теперь. Это, по словам „Торгово-промышленной газеты", официального органа нашего министерства финансов, дало бы России возможность освободиться вполне от необходимости ввозить американское волокно, предполагая, конечно, что спрос русских фабрик на хлопок не увеличивается. Уже из этих данных очевидно, что надежды некоторых германских прожектеров освободить немецкую промышленность с помощью хлопковых плантаций в Месопотамии от необходимости платить дань С. Штатам представляет собой сущую фантазию. Понадобились бы десятилетия упорного труда, внутреннего порядка в Малой Азии и миллиарды франков, чтобы создать в Турции условия, благоприятные для развития хлопкового хозяйства в масштабе, необходимом для удовлетворения потребности немецких фабрик в волокне. Нужно было бы восстановить старинные ирригационные каналы, существовавшие во времена калифов, осушить безграничные болота, насадить леса на горах, одним словом, создать заново весь край. Экономическое возрождение Малой Азии представляет собой факт вполне возможный, во всяком случае это дело отдаленного будущего. Однако, если возрождение Малой Азии в области земледельческого хозяйства сопряжено с большими трудностями и колоссальными затратами, иначе приходится судить о перспективах индустриального развития этих областей. Несомненно, что Багдадская дорога с ее разветвлениями даст могучий толчок эксплоатации минеральных богатств Малой Азии, развитию здесь нефтяной промышленности, горного дела и т. д. Но и в этом отношении „капитуляции", невозможность заключать свободно торговые договоры, полная экономическая зависимость от хищнического европейского капитала, нежелание европейских правительств отказаться от своих привилегий в Турции сильно тормозили развитие производительных сил Малой Азии. Как бы то ни было, Малая Азия хотя и медленно, но все же неудержимо вовлекается в процесс развития капиталистического хозяйства. Накануне войны, помимо

европейских капиталистов, и американские стремились утвердиться в этих областях. Так, представители северо-американского керосинового синдиката вели с турецким правительством переговоры о концессии на монополии керосина и спичек. С согласия оттоманского правительства американский синдикат получил исключительную концессию на устройство керосинового резервуара в местечке Чебукли. По сообщениям „Речи“ (21 апреля 1913 г.), представители русского керосинового экспорта предприняли перед нашим посольством в Константинополе шаги, направленные против проектируемой монополии.

§ 6. Раздел Малой Азии. Война 1914—1918 г.г. Вопрос о Палестине во время и после мировой войны.

Если мы перейдем к рассмотрению вопроса о значении Багдадской дороги с точки зрения тех надежд, которые связали с ней пангерманцы и вообще немецкие прожектеры, мы не можем не видеть, что реальная действительность разбила многие наивные иллюзии, если не говорить уже о том сознательном блеффе, которого было не мало во всех этих писаниях о великом германском проекте. Не подлежат сомнению следующие положения:

1) Багдадская дорога является предприятием с финансовой точки зрения маловыгодным и сама по себе не окупает расходов. По самому минимальному расчету (см. вычисления Рея, директора Салоники-Константинопольской дороги) средняя стоимость сооружения одного километра пути обходится в Турецкой Азии в 200.000 фр. Считая всякого рода накладные расходы, оказывается, что Багдадская дорога обойдется minimum в 800—900 милл. фр. А сколько времени протечет, пока области, по которым пройдет дорога, оживятся настолько, что последняя в состоянии будет окупать себя! Горячий партизан Багдадского проекта, преслювутый Рорбах высчитал, что в недалеком будущем каждый километр дороги будет давать 4.000 фр. прибыли. Для 3.400 километров получим 13.600.000 фр. Ничтожная сумма для капитала в 800—

900 миллионов фр.! Итак, Багдадская дорога еще долго не в состоянии будет развиваться и функционировать без солидной километрической гарантии. Накануне мировой войны турецкое правительство выплачивало ежегодно немецкой компании 600.000 ливров, при чем высчитывалось, что когда линия будет закончена, эта сумма дойдет—на уплату только одной километрической гарантии—до 35.000.000 фр., не считая других выговоренных немцами гарантий, как-то: на материал, скорые поезда и т. д.

2) Багдадская дорога не поможет колонизации Малой Азии немецким элементом. Немецкий эмигрант не пойдет в Анатолию. Рыба ищет где глубже, человек где лучше. Немецкий рабочий пойдет, в крайности, во Францию, в Канаду, Америку, где условия приложения труда лучше, чем в самой Германии, но не потянется в мало культурные турецкие области, где ему придется конкурировать с итальянскими и турецкими рабочими. Что касается былых фантастических проектов заселения Анатолии и Месопотамии померанскими и вюртембергскими крестьянами, следует отметить, помимо всего прочего, что Оттоманское правительство не обнаруживало никакого желания итти навстречу колонизационным пангерманским планам и в этом отношении до войны все усилия немецкой дипломатии не могли заставить турецкое правительство отказаться хотя бы на иоту от традиционной политики в данном вопросе. Малая Азия—последний резерв, последнее убежище мусульман, которых с такой жестокостью преследуют и обезземеливают ныне европейцы в Алжире, Тунисе, Марокко и других областях. Вот для этих элементов Турция предназначает свои свободные земли. Турки не желали допустить переселения в Палестину даже нескольких сот тысяч евреев, боясь их сионистских идей и мечтаний о независимом государстве; тем с большим упорством боролись они и будут бороться против колонизации Малой Азии швабскими крестьянами, подданными могучей страны. Таким образом, пока Оттоманская империя сохранит тень своей независимости, не будет

изменено земельное законодательство согласно желаниям иностранцев. В Турции найдут себе работу тысячи немецких квалифицированных рабочих, инженеров-электротехников, кондукторов, работающих на линии Багдадской дороги, о переселении же в Турцию нескольких сот тысяч, а тем более миллиона немцев не может быть и речи. Мировая война своими последствиями едва ли поможет осуществлению пангерманских колонизационных планов, несмотря на недавний тесный союз Германии с Турцией и братство по оружию, спаянное кровью.

3) Благодаря специальным условиям концессии на Багдадскую дорогу, Германия сбыла в Турцию на несколько сот миллионов марок локомотивов, вагонов, рельсов. И несомненно, что немецкая металлургическая индустрия будет и впредь при благоприятных условиях извлекать серьезные выгоды из Багдадской дороги, благодаря монополии на поставку материала для нее. Что касается других отраслей промышленности, Германия не имеет никаких шансов монополизировать малоазиатский рынок. Целый ряд объективных исследователей, как Фразер, Гамильтон, как бывший французский генеральный консул Hippeau, доказали с цифрами в руках, что действительность разбила в этом отношении и немецкие иллюзии, и англо-французские опасения.

Но если Багдадская дорога не оправдала немецких надежд в финансовом, колонизационном и торгово-промышленном отношении, если обнаружилось, что придется затратить еще сотни и сотни миллионов марок и прождать много лет, прежде чем дорога начнет покрывать расходы и, тем более, давать приличный доход, если оказывается, что, при отсутствии дифференционального тарифа [1]), сама по себе железная колея не может дать немцам особого преиму-

---

[1]) Между тем ясно, что для того, чтобы добиться установления такого дифференциального тарифа, немцам нужно было бы попросту присоединить к Германской империи турецкие владения. Однако вопреки опасениям, которые высказывались порой во французской и английской прессе, вопрос о таком тарифе никогда и не ставился в переговорах между Германией и Турцией в связи с Багдадскими концессиями.

щества перед другими конкурентами в борьбе за малоазиатский рынок, все-таки не подлежит сомнению великое политическое значение для Германии этой дороги в качестве ценного залога при всякого рода возможных в будущем пертурбациях в европейской и азиатской Турции. „Теперь несомненно,—писали мы в 1913 г.,—что Германия не может быть обойдена при дележе Оттоманской империи, в которую она врезалась стальным Багдадским клином. Правда, пока Германия не в меньшей мере, чем Франция и Англия, заинтересована в охране азиатских и уцелевших европейских владений Оттоманской империи. Только Турция, сохранившая свою силу, не потерявшая ни Константинополя, ни Аравии, ни Армении, имеющая возможность извлекать доходы из целого ряда провинций, в состоянии обеспечить благополучное окончание и военную охрану Багдадского пути, не говоря уже о столь приятной немцам километрической гарантии. Но раз дело дошло бы до раздела империи, никакая сила не в состоянии была бы помешать Германии наложить свою руку на области, по которым проходит Багдадская дорога, тем более, что уже теперь она имеет исключительное право на эксплоатацию территории по обе стороны дороги. Не трудно представить себе, какой страшный удар французским и английским интересам в Малой Азии и прилегающих странах нанесло бы подобное разрешение Ближне-Восточного вопроса". И несомненно, что Виктор Берар в своей речи, произнесенной на одном собрании под председательством Поля Дешанеля, вполне верно формулировал официальную французскую точку зрения накануне войны, когда заявил: „С точки зрения наших великих национальных интересов на Средиземном море я не знаю ничего столь важного для нас, как сохранение нераздельности Оттоманской империи... Что касается Багдадской дороги, мы желаем, чтобы в областях Малой Азии Турция сохранила все свое могущество и все свои территории".

И во время дебатов 16 мая 1913 г. во французской

палате депутатов в связи с намеками в интерпелляции Гернье относительно проектов раздела Малой Азии министр иностранных дел Пишон в своей ответной речи подчеркнул, что Франция всеми силами будет отстаивать нераздельность и территориальную неприкосновенность азиатской Турции, будет „щадить несчастную страну и содействовать ее экономическому возрождению". Комментируя эту речь, французская печать подчеркивала правильность точки зрения Пишона; французские империалистические органы доказывали в то же время, что Франция должна все же добиться и для себя определенных „гарантий", чтобы не остаться с пустыми руками, если тяжелая для Франции катастрофа в Малой Азии все-таки разразится, вопреки всем усилиям французских дипломатов помешать окончательному крушению Турции [1]).

В то же время очевидно, что никакие открытия проливов для русских военных судов, никакие компенсации на границах Кавказа не в состоянии были бы восстановить равновесие, нарушенное переходом той или другой части Малоазийских территорий под окончательное господство Германии. Вот почему инцидент (май 1912 г.) с французским посланником в Петербурге Луи и сенсационные слухи о намерении русских дипломатов зажечь, по тайному соглашению с Италией, пожар в Оттоманской империи и подготовить ее распадение вызвали такую тревогу во Франции и Англии.

И только дух авантюры и вместе с тем полная неспособность некоторых наших дипломатов, хотя бы и бывших министров иностранных дел, разбираться в сложных вопросах современной международной политики, только поразительная недальновидность и полное непонимание международной ситуации, обнаруженные ответственными руководителями наших главных и наиболее влиятельных консервативных и „славянофильских" органов печати могли подсказать нашей

---

[1]) Вопрос о противоположности русских, английских и французских интересов в Малой Азии исследованы нами в книге: „Азия и роль ее в мировой войне". Петроград 1918.

дипломатии и нашей прессе ту точку зрения, которой последние держались в итало-турецкой и в балканской войнах.

Теперь, после событий 1914—1918 гг., и слепому ясно, что в споре между русской социалистической и буржуазной прессой по вопросу о реальной подоплеке роковых последствиях 1-ой и 2-ой „освободительных" балканских войн пророками оказались социалисты, а не кадеты с Милюковым во главе, идеализировавшие всю эту балканскую авантюру, мечтавшие об образовании на Балканах анти-германской миссии славянских государств и не предугадавшие, конечно, той роли, какую в надвигавшихся событиях будут играть „вероломная" Болгария и „коварная" Греция, перешедшие одна явно, а другая тайно—в период Константина—на сторону врагов России.

* * *

С началом войны 1914—1918 гг. лихорадочная немецкая деятельность в Турции прервалась, но не надолго. С установлением прямого сообщения Берлин-Константинополь, работы по „колонизации" Турции двинулись вперед семимильными шагами.

При открытии немецко-турецкого комитета президент турецкой палаты Халил-бей заявил, что промышленная Германия и земледельческая Турция будут взаимно друг друга пополнять. В своей большой парламентской речи он говорил о могущественном блоке государств, который будет простираться от Северного моря и до Индийского океана. „Турецкое население,—сказал он,—поскольку оно заинтересовано политикой, видит большие выгоды в тесном и длительном общении Турции с обеими монархиями".

Так говорил Халил-бей. А корреспондент „Oesterreich. Volkswirt." в мае 1916 г. писал, что „немцы надеются этим союзом покрыть часть потребностей в сырых материалах и увеличить свой торговый оборот".

Во главе немецко-турецкого союза стояло „немецко-турецкое соглашение" в Берлине, которое ста-

вит себе целью тесно спаять эти два государства. Средствами для этой цели служили содействие молодым способным туркам в получении образования, организация „Осведомительного бюро по научным немецко-турецким вопросам“ и „Архив для научного исследования Востока“; все это в Берлине. В Лейпциге существовало более обширное учреждение, под названием „Немецко-Азиатское общество“, которое издавало „Лекции для ознакомления с Востоком“, „Хозяйственную жизнь Турции“ и проч. Это последнее издание обнимало ряд лекций о хозяйственных условиях Турции. Все это, по откровенному признанию руководителей, имело целью практическое ознакомление коммерсантов с экономическим бытом Турции. Этим же целям служили союзы в Мюнхене. В Берлине находились еще три института: немецко болгарский союз, немецко-болгарское общество и немецко-балканский союз. Из остальных (их всех не перечесть) отметим еще „Союз друзей болгар“ в Гаммурге. Рядом с этими „культурными“ очагами, которые обслуживались большими кадрами педагогов, профессоров, специалистов-экономистов, журналистов, функционировали также аппараты, воздействовавшие на хозяйственную жизнь Турции. За период войны германские капиталы создали целый ряд отраслей промышленности, дотоле неизвестных в Турции; предприятие по добычѐ серы, разработке руд, минеральных богатств, каменноугольных копей. До войны сера получалась из-за границы. В настоящее время построены рафинадные заводы. Во главѐ одного из них стоит австриец, доктор Уриах. По оптимистическим предположениям многих, в том числе и корреспондента „Oesterr. Volkswirt.“, Турция сама может удовлетворять свои потребности в сере. В еврейском квартале, в Галате, в Константинополе, где кроме узких, кривых улиц с мелкими лавчонками ничего нельзя было раньше увидеть, теперь построен громадный стеклянный завод. Фирма Круппа выстроила свое отделение; появились свои заводы для изготовления аммуниции, мастерские для изготовления перевязочных средств в Адане. Появились маузеры особого

калибра из Гапана. В Адане и за Смирной, где растет много хлопка, появилось хлопчатобумажное производство. В Бейруте образовалось акционерное общество в 500.000 тур. фунтов, соорудившее сахарный завод и хлопчатобумажную фабрику. До войны продукты хлопчатобумажного производства привозились из Англии и Италии. Развилось писчебумажное производство и ввозная пошлина на бумагу поднялась на 15%. По мнению корреспондента „Oest. Volkswirtschaft", это производство имеет данные для дальнейшего развития [1]).

Оживленная деятельность наблюдалась и в горном деле. Производились везде розыски залежей каменного угля. Восточные железные дороги имели свои каменноугольные копи в Юзин-Кепрю. У Ялова на Мраморном море и у Деркасса найдены небольшие залежи. Однако не все имеющиеся копи возможно эксплоатировать за недостатком рабочих рук и перевозочных средств. В таком положении как раз находятся каменноугольные копи в Месопотамии в вилайете Моссул. Развивается и нефтяная промышленность к Востоку от Тигра; старые способы добывания нефти заменяются теперь новейшей американской техникой.

После небольшого перерыва вновь стали строиться железные дороги. К осени 1918 года проложено было 42 кил. рельсового пути на Багдадской жел. дороге, перекинут мост через Евфрат и сооружен туннель в 5 кил. длины. Предполагалось скоро закончить постройку дороги Алеппо-Константинополь. В декабре 1915 г. турецкая палата утвердила новый заем у Германии,—по счету седьмой—на постройку Багдадской железной дороги. Сумма первых шести займов приближается к 2,5 милл. фунт.; последний заем равен 2,112 милл. ф.

Еще в половине 1915 г. были проложены рельсовые пути: Тарус-Амнус, Алеппо-Иерусалим через Раиак, Дамаск-Дера, Киаффа, а также Бейрут-Триполи. На

---

[1]) См. ст. Зурабова, Германский империализм в Турции. „Летопись". 1917, V—VI.

постройку дороги Геджа (в Сирии) ассигновано было 40,5 милл. пиастров (пиастр—8 коп.) и на египетскую линию 25,5 милл. пиастров. Главный директор дороги Геджа, Дюкман, докладывал в Верховном Совете о необходимости использования для железнодорожного движения водопадов Гель-Шехебли, находящихся в 60 килом. от Дерота. Здесь должна быть сооружена электрическая станция для трамвайного движения от станции Ель-Афут до Назарета. Этой энергией будут освещаться электричеством все большие города в Палестине. Использованию водопадов придается важное значение, так как Сирия уголь для себя получала раньше из-за границы. Железнодорожная линия от Шальда до Яффы и Иерусалима оживила жизнь этой безводной пустыни. Для получения воды были вырыты везде артезианские колодцы. Станции обсажены деревьями, посажены огороды, разведены сады. Установлено автомобильное сообщение, проведен телеграф, устроено справочное бюро, больницы, павильоны, установлены правильные почтовые сношения. Другая железная дорога в Сирии оживила местности, лежащие к западу от Тигра, а также и Палестину. Построенные и прокладываемые рельсовые пути не ограничиваются только перечисленными дорогами. Строились также и анатолийские жел. дороги. От прежнего проекта постройки дороги Ангора-Эрзерум пришлось, конечно, отказаться. По проекту 1918 г. дорога проводилась на Сивас и Диарбекир, а также намечалась приморская дорога на Самсун. Ко всему сказанному о путях сообщения следует еще прибавить, что по постановлению палаты правительством скупались все доки и верфи на Босфоре; передаются в казну на время войны все построенные до войны рельсовые пути. По сообщениям турецких газет еще не была решена окончательно судьба этих дорог, ибо было неизвестно, что будет после войны, но предполагалось, что железные дороги будут переданы в казну.

Активная работа по насаждению и развитию капиталистической индустрии, само собою разумеется, требовала, введения таможенного тарифа. Пошлины сперва

были подняты до 15, а затем и до 30. В марте 1917 г. закон о весовом тарифе прошел через законодательные палаты и с 1 (14) сентября (в Турции введен григорианский календарь) вступил в силу. Эта максимальная ставка, как указано об этом законе, может быть понижена для стран, которые заключат с Турцией торговые договоры. Этот тариф действителен в течение 3 лет, ибо, как сказано в заявлении комиссии, „никто не знает, каковы будут хозяйственные условия после войны, и поэтому было бы не умно базировать торговую политику Турции на долгосрочном тарифе". Новый тариф содержал в себе 772 номера и 30 глав. Комиссия перечислила новые весовые пошлины в пошлины по ценности товаров, хотя неизвестно, какие цены взяты в основу, довоенные или настоящие. Принцип, лежащий в основе тарифа, довольно прост и ясен. Он прежде всего призван охранять сырье и полуфабрикаты, производящиеся в стране в большом количестве и не вывозящиеся до сих пор, и те отрасли промышленности, которым благоприятствуют местные условия. Наоборот, сырые материалы, производящиеся в стране в недостаточном количестве, расценены в тарифе очень низко. Так, напр., каменный уголь, кокс—2 пиастра золотом за 100 килограммов, железная руда—1 п., железо—4 п. На сельскохозяйственные продукты, наоборот, тариф назначен высокий: овес, ячмень—23 п., рожь—30 п., сахар—45 п., рафинадный сахар—76 п., мука—95 п. и т. д. Еще выше стоят пошлины на следующие товары: коньяк—6.000 п., мебель—1.000—2.000 п., одежда—2.000—3.000 п., белье—3.500 п. и т. д. Пошлина выше 35.000 п. воспрещена. Турецкий официоз „Танин" доказывал, что развитие турецкой промышленности обеспечено этим охранительным тарифом. По словам этой газеты, еще недавно обувь ввозилась из Австрии; впоследствии германская, мужская, и французская, дамская, стали вытеснять австрийскую. В период войны обувное производство так разрослось, что в иностранной обуви не ощущается больше никакой потребности.

Разрослось также по этой газете мебельное производство. За мебель, не производимую в Турции, пошлина доходила до 190 п., а за гнутую мебель до 1.000 — 2.000 п. Такое же оживление наблюдалось и в производстве готового белья и платья и т. д.

Финансы также подверглись реформе. Серебряный пиастр был заменен золотым. Этой реформой положен был конец беспрерывным колебанием монетной системы, которым подвергалась она раньше[1]). Так, напр., до войны турецкий фунт расценивался различно: в то время как правительственные учреждения, телеграф, почта, пароходные общества и железные дороги, принимали его за 100 пиастров, в промышленности и торговле он приравнивался к 108 п. Но и в этих рамках он опять-таки был неустойчив: в некоторых отраслях торговли и промышленности за него давали 110, 115, а то и все 120 п. (шерсть, хлопчато-бумажные изделия); при размене фунта удерживалось с каждого меджида (20 п.) 1 п. При этих условиях, понятно, торговля серебряными деньгами и, вообще, монетой стала выгодным делом. Везде, почти на всех перекрестках, встречались меняльные лавки (сарафы). Ввиду того, что на-ряду с турецким золотом циркулировали английские фунты и французские наполеоны, то и обмен между ними составлял еще одну выгодную функцию сарафов. Так, напр., при обмене турецких фунтов на английские на каждый англ. фунт сараф выдавал по одному лишнему пиастру. Это объяснялось тем, что турецкие фунты, ввиду неустойчивости, были особенно желательны для спекуляции и для расчета в тех отраслях, где они высоко расценивались.

Золотой пиастр убил всю эту спекулятивную организацию. Сарафы исчезли, ибо деньгами торговать уже нельзя было. Турецкий фунт стал эквивалентен 100 п. Только при расчетах по старым долгам он сохранил свою прежнюю стоимость—108 п.

---

[1]) См. ст. Зурабова. Там же.

Введены были банкноты мелкой стоимости; вывоз золота был воспрещен.

С развитием денежного хозяйства стали расти и расширяться кредитные учреждения, увеличилось количество сберегательных касс, к которым население стало все больше привыкать.

* * *

Нити от всех промышленных предприятий, пароходных обществ, железных дорог, словом, от всей хозяйственной жизни страны, тянулись к одному центру, называющемуся банковским трестом, объединявшим два крупнейших банковских синдиката. Первый из них чисто германского происхождения. Он состоял из 4-х банков: Дрезденского, Немецкого банка (Deutsche Bank), Восточного банка (Orient Bank) и Национального банка. Восточный банк одно время действовал не в Турции, а вне ее, в областях, населенных мусульманским населением. Оба его мароккских отделения во время немецко-французских событий были проданы Генеральному обществу (Société generale) в Париже, а отделения в Каире и Александрии с началом этой войны закрылись. После этого он был вынужден сосредоточить свою деятельность в Турции и тем самым вступить в конкуренцию с Немецким банком. Главные акционеры Восточного банка до последней группировки состояли из Дрезденского банка, Шафгаузенского банка и Национального с их наличными капиталами 20 милл. марок. За несколько месяцев до войны Шафгаузенский банк примкнул к Дисконтному обществу (Diskonto Gesellschaft). В отделениях Немецкого банка уже тогда подумывали о вступлении в Восточный банк. В период войны это осуществилось. Немецкий банк вступил в Восточный и взял бо́льшую часть акций Шафгаузенского банка. По авторитетному мнению журнала „Die Bank“, вступление преследовало лишь одну цель, а именно,—осуществления желания германского правительства, чтобы „хозяйственная жизнь и финансовые операции

Турции шли не через многие пути банковских групп, а по определенному плану и при помощи единого руководства".

Второй синдикат носил австрийский характер и назывался „Австр.-Венгерская Восточная группа" (Oesterreichische-Ungarische Orientgruppe). Он объединял также 4 банка: Bankverein, Ungar. Allgem. kred. Bank, Pester Ung. Commerc. Bank и Австрийское кредитное общество. Любопытно отметить, что обе договорившиеся стороны—австрийская и немецкая—выражали некоторые опасения относительно возможности засилия той или другой стороны. Австрийцы опасались, что трест вытеснит Австрию из Турции, немцы же, наоборот („Die Bank"), доказывали, что для этих опасений нет оснований. Австро-германский банковский трест держал в своих цепких руках всю хозяйственную жизнь Турции. Все акционерные компании и синдикаты, обслуживающие различные отрасли промышленности и торговли, а также и транспорт, имели немецкие администрации из ставленников этого треста.

* * *

Пока Германия, таким образом, содействовала экономическому возрождению Турции и способствовала развитию производительных сил в этой стране, стремясь одновременно приковать прочно Оттоманскую империю к немецкой империалистической колеснице и превратить Турцию в вассала Германии, державы Соглашения вырабатывали планы окончательного расчленения Оттоманской державы и подписывали тайные договоры относительно раздела Турции. Нижеследующие документы, опубликованные 10 ноября 1917 г. правительством народных комиссаров, показывают, в чем именно заключались эти планы союзных держав по отношению к Турции.

Соглашение о Константинополе и проливах.

Второй политический отдел.

(Справка).

19-го февраля (4-го марта 1915 г.) министром иностранных дел была передана Французскому и Великобританскому послам памятная записка, в коей было изложено пожелание о присоединении к России в результате настоящей войны следующих территорий: города Константинополя; западного побережья Босфора, Мраморного моря и Дарданелл, южной Фракии до линии Знос-Мидия, побережья Малой Азии между Босфором, рекою Сакария и подлежащим позднейшему определению пунктом Измидского залива; островов Мраморного моря и островов Имброс и Тенедос.—Специальные права Франции и Англии в пределах указанных территорий остались бы ненарушимы.

Как Французское, так и Великобританское правительства изъявили свое согласие на удовлетворение наших пожеланий, при условии успешного окончания войны и удовлетворения целого ряда притязаний Франции и Англии как в пределах Оттоманской империи, так и в иных местах.

Притязания эти, поскольку они касаются Турции, сводятся к следующему:

Признание Константинополя свободным портом для транзита товаров, не следующих из России и не идущих в Россию, и свободы прохода через проливы коммерческих судов.

Признание прав Англии и Франции в Азиатской Турции, подлежащих точному определению путем особого соглашения между Францией, Англией и Россией.

Сохранение священных мусульманских мест и Аравии под независимым мусульманским владычеством.

Включение установленной соглашением между Англией и Россией 1907 г. нейтральной зоны Персии в английскую сферу влияния.

Признав эти требования в общем подлежащими удовлетворению, Российское правительство сделало, однако, некоторые оговорки.

В видах формулирования наших пожеланий касательно священных мусульманских мест, необходимо теперь же выяснить, останутся ли эти местности под властью Турции с сохранением за султаном звания халифа, или же предполагается создать новые самостоятельные государства. По нашему мнению, было бы желательно отделить Халифат от Турции. Во всяком случае свобода паломничества должна быть обеспечена.

Справка по Малоазиатскому вопросу.

В результате переговоров, происходивших весной 1916 года в Лондоне и Петербурге, союзные: Великобританское, Французское и Русское правительства пришли к соглашению относительно будущего распределения их зон влияния и территориальных приобретений в Азиатской Турции, а также касательно образования в пределах Аравии независимого арабского государства или конфедерации арабских государств.

Соглашение это в общих чертах сводится к следующему:

Россия приобретает области: Эрзерумскую, Трапезондскую, Ванскую и Битлисскую, а равно и территорию южного Курдистана по линии Муша-Серт—Ибн-Омар—Амалия—персидская граница. Конечной точкой русских приобретений на Черноморском побережье явился бы подлежащий определению в будущем пункт на запад Трапезонда.

Франция получает прибрежную полосу Сирии, Аданский вилайет и территорию, ограниченную на юге линией Айнтаб—Мардин до будущей русской границы и на севере линией Ала-Дага—Кесария—Ак-Дага—Ильдыз-Даг—Зара—Огип—Харпут.

Великобритания приобретает южную часть Месопотамии с Багдадом и выговаривает себе в Сирии порты Кайфу и Акку.

По соглашению между Францией и Англией, зона между французской и английской областями образует конфедерацию арабских государств или независимое Арабское государство, зоны влияния на каковое одновременно определяются.

Александретта объявляется свободным портом.

В целях обеспечения религиозных интересов союзных держав Палестина со святыми местами выделяется из состава турецкой территории и будет подчинена особому режиму по соглашению России, Франции и Англии.

В виде общего правила договаривающиеся державы обязуются взаимно признавать уже существовавшие до войны концессии и преимущества в приобретенных ими районах.

Они соглашаются принять на себя соответствующую их приобретениям долю Оттоманского долга.

С подлинным верно:

(Подпись).

Секретная телеграмма поверенному в делах в Париже.

Сообщается в Лондон и Рим.
11 (24) сентября 1917 г., № 4225.
Ссылаюсь на ваши №№ 947 и 952.

Объяснения, данные Вам Рибо по поводу его заявления в Палате о февральском соглашении касательно восточных границ Франции, к сожалению, грешат не полной искренностью. Ни в обмене нот с Палеологом, ни в словесных объяснениях моих с Нулансом не возбуждался вопрос о связи между этим соглашением о Константинополе и проливах. Нуланс предложил мне опубликовать, одновременно с соглашением о французских границах, договоры, заключенные до войны, т.-е. собственно русско-французскую военную конвенцию. На это я заметил, что подобное опубликование общеизвестного договора вызовет в общественном мнении полное недоумение и новые

настояния на предании гласности соглашений, заключенных уже во время войны. Между тем соглашение оных, и в частности итальянского и румынского, признается повидимому нашими союзниками недопустимым.

Во всяком случае мы вовсе не намерены создавать в настоящем деле затруднений Франции и ставить Рибо в еще более неловкое положение. Однако во избежание в будущем недоразумений, подобных уже дважды имевшим место, благодаря его сообщениям в Палате, прошу Вас официально заявить французскому правительству, что со стороны России не встречается возражений против соглашения, всех вообще соглашений, заключенных как до, так и во время войны, если на это последует согласие со стороны прочих заинтересованных союзников. По вопросу о малоазиатском соглашении сообщаю Вам мои соображения дополнительно в отдельной телеграмме.

Терещенко.

12 (25) сентября 1917 г., № 4239.

Ссылаюсь на Ваш № 947.

С точки зрения русских интересов, малоазиатское соглашение не может считаться стоящим особо. Выполнение его зависит от выполнения соглашения о проливах. Мысль эта ясно выражена в первой телеграмме о наших видах на Константинополь от 19 февраля 1915 года, № 937, в заключительной фразе и повторена в меморандуме о малоазиатском соглашении, врученном английскому и французскому послам в Петербурге 4-го марта 1916 года, за № 205. В последнем документе сказано: несомненно, что согласие России относительно предшествующих пунктов стоит в зависимости от осуществления соглашения между Францией и Англией относительно Константинополя и проливов.

Так как упомянутые наши заявления были приняты французским правительством без возражений, то отсюда следует, что малоазиатское соглашение не может быть рассматриваемо отдельно от соглашения о Констан-

тинополе и проливах и обратно, какие-либо изменения в последнем неизбежно так или иначе должны отразиться на первом.

При этом если согласно Рибо считать малоазиатское соглашение незаконченным, то тем менее у него обязательной силы.

Такой точки зрения благоволите неуклонно держаться в случае дальнейшего обмена мнений с французским правительством.

Копия в Лондон.

Конец только для Лондона.

Текст телеграммы Севастопуло за № 947 сообщается вам отдельно.

Терещенко.

Справка по греческому вопросу.

Предложение Греции территорий в Малой Азии.

12 января 1915 г. английский посланник в Афинах, по предписанию своего правительства, заявил Венизелосу, что, если Греция, в момент нового натиска Германии на Сербию, выступит в поход последней, правительства Согласия признают за Грецией важные территориальные приобретения на берегу Малой Азии.

15 января 1915 г. греческие посланники в Петербурге, Париже и Лондоне вручили ответ греческого правительства на английское предложение, заключавшее в себе целый ряд условий.

20 января Венизелос более точно определил в разговоре с английским посланником греческие пожелания в Малой Азии.

Начавшиеся переговоры были задержаны переговорами о выступлении Болгарии в рядах союзников Согласия (одно из условий греков) и были прерваны отставкой Венизелоса 21 февраля 1915 года.

9 марта 1915 г. министр иностранных дел Греции Зографос вручил посланникам в Афинах ноту, в коей кабинет Гунариса выражал желание вновь начать переговоры, прерванные уходом Венизелоса.

30 марта посланники держав Согласия, в ответ на это, начали переговоры заявлением, в котором они изъявили готовность правительств России, Англии и Франции гарантировать Греции, в случае ее выступления против Турции, приобретения в Айдинском вилайете, добавив устно, что это предложение будет ничтожно, если Греция немедленно не даст согласия на выступление.

В ответной ноте кабинет Гунариса, 1 апреля 1915 г., изъявил согласие на выступление, тотчас после того, как державы Согласия были бы готовы, в единении с греческими войсками, начать военные действия против Турции. Выступление ставилось в зависимость от формальной гарантии территориальной целости Греции со включением Северного Эпира и островов, в течение всей войны и некоторого периода после нее. Территориальные приобретения Греции в Малой Азии и других местах должны были быть предметом последующего обсуждения.

Переговоры в течение месяца не возобновлялись, и 1 мая греческий министр иностранных дел объявил, что, так как очевидно державы Согласия не намерены гарантировать территориальной целости Греции, кабинет Гунариса признал решение сохранить в дальнейшем нейтралитет.

Тайное соглашение Англии, Франции и России с Италией, подписанное 26 апр. 1915 г., заключает следующие пункты относительно „прав“ Италии по отношению к Турции:

Ст. 9. Франция, Великобритания и Россия в принципе признают факт заинтересованности Италии в поддержании политического равновесия на Средиземном море и права ее на получение при разделе Турции равной с ними доли в бассейне Средиземного моря, а именно, в той части его, которая прилегает к провинции Адалии, где Италия уже приобрела особые права и обзавелась интересами, оговоренными в итало-британской конвенции. Зона, подлежащая передаче во владение Италии, будет точнее очерчена в свое время в соответствии с жизненными интересами

Франции и Великобритании. Равным образом, интересы Италии должны будут быть приняты во внимание и в том случае, если бы территориальная неприкосновенность Азиатской Турции была державами поддержана и на дальнейший период времени, и если бы предстояло лишь разграничение между ними сфер влияния. На тот случай, если бы Франция, Великобритания и Россия в течение настоящей войны заняли некоторыя области Азиатской Турции, вся область, сопредельная с Адалиею и ниже сего точнее очерченная, должна быть оставлена за Италиею, которая и сохраняет за собою право на занятие ее.

Ст. 12. Италия присоединяется к декларации, сделанной Франциею, Англиею и Россиею об оставлении Аравии и Святых мусульманских мест в ведении независимой мусульманской державы.

* * *

Из вышеприведенных документов явствует, что в тот момент, когда державы Соглашения надеялись на полную победу над враждебной коалицией и делили между собой шкуру еще не убитого медведя, окончательное расчленение Турции входило в „программу мира“ этих держав. Однако, по мере того как надежда на разгром центральных держав стала казаться все более и более проблематичной и вместе с тем торжество революции в России делало невозможным присоединение России к программе окончательного раздела Оттоманской империи и преследование нашей страной каких-либо аннексионистских планов по отношению к Турции, Англия и Франция вынуждались вносить существенные коррективы в планы по отношению к Турции. Так, чтобы привлечь на свою сторону международных еврейских банкиров, а вместе с тем чтобы поднять престиж союзников в России, бросив подачку многострадальному еврейскому населению Русской империи, английское правительство в связи с успехом великобританских войск в Палестине опубликовывает следующую официальную декларацию:

„Правительство его величества выражает благожелательное отношение к созданию в Палестине национального центра для еврейского народа и приложит все старания к осуществлению этой цели. При этом определенно предусматривается полная неприкосновенность гражданских и религиозных прав ныне проживающего в Палестине не-еврейского населения, а также прав и политического положения евреев во всех других странах.

Настоящая декларация является результатом продолжительной дипломатической деятельности уполномоченных сионистской организации в Лондоне, Париже, Вашингтоне и Риме.

Эта декларация британского правительства о создании в Палестине еврейского национального центра, вполне соответствовавшая как в общем, так и в частном тем требованиям, которые представили уполномоченные сионистской организации Н. Соколов и А. Вейцман правительствам союзных держав, являлась со стороны английского правительства ловким шахматным шагом, своего рода обходным дипломатическим движением, имевшим целью заставить даже центральные державы отказаться от мысли о полной неприкосновенности турецкой территории. В нынешней войне евреи оказались поделенными между двумя враждующими коалициями и в то время как державы Соглашения— Россия, Франция, Англия, Румыния, Италия и С. Штаты—бросили на поле битвы более $1^1/_2$ миллиона еврейских бойцов, Австрия, Германия и Турция в свою очередь призвали под знамена несколько сот тысяч еврейских солдат. Еврейская нация во всем мире сразу оказалась втянутой в войну и вынуждена была понести тяжкие материальные жертвы и потери человеческими жизнями в интересах империалистов всех стран. С одной стороны, такое положение вещей не могло не содействовать сильному росту крайних социалистических идей в широких слоях еврейского населения России, С. Штатов, Австрии, с другой стороны, то обстоятельство, что евреи не могли устано-

вить единой линии национального поведения и вынуждены были убивать друг друга во имя „патриотического“ долга по отношению к стране своего подданства, крайне смущало даже сторонников ассимиляции и казалось совершенно недопустимым для сионистов. Во всяком случае большинство последних стояло на стороне держав Соглашения, доказывая, что планы последних относительно расчленения Оттоманской империи делают возможным разрешение вопроса о Палестине в сионистском духе, и что Англия будет освободительницей еврейства. Английская декларация о Палестине как будто оправдала эти предсказания В. Жаботинского и И. Зангвилля и должна была усилить англофильские настроения в еврейской среде. Между тем удельный вес еврейской журналистики, еврейских финансовых и торговопромышленных сфер настолько значителен в Европе и С. Штатах, что правительства центральных держав не могли, по планам английских государственных деятелей, остаться равнодушными к политическим настроениям еврейства, тем более что и среди трехмиллионного австро-германского еврейства [1]) английская декларация должна была усилить тяготение к сионизму. Чтобы ослабить впечатление, произведенное английским заявлением о Палестине, центральные державы должны были бы пойти по английскому пути, т.-е. отказаться от мысли о полной неприкосновенности турецкой территории и помириться, если не с независимостью, во всяком случае с очень широкой „автономией“ Палестины или даже всей Сирии.

Таким образом, в случае если бы план расчленения Турции в тех основных линиях, какие были намечены державами Соглашения во время переговоров, происходивших весной 1916 г. в Лондоне и Петербурге (см. выше, справка по малоазиатскому вопросу, 21 февраля 1916 г.), окончательно не удался, осуществление сионистской мечты относительно образо-

---

[1]) В Австрии насчитывается по последним данным $1^1/_2$ миллиона евреев, в Венгрии—1 миллион и в Германии—700.000.

вания в Палестине центра для еврейского народа,— которое на деле привело бы к отторжению Палестины от Турции и установлению над ней если не исключительно английского, во всяком случае „международного контроля“,—давало возможность английским империалистам создать почву для дальнейших переговоров и соглашений не только с Францией, Италией и Россией, но и с центральными державами насчет распределения зон влияния европейских государств в Азиатской Турции. Правда, при таком соглашении с центральными державами Англия не могла бы получить такую крупную долю турецкого пирога, какая приходилась ей на основании договоров, заключенных весной 1916 г. Великобританским правительством с Францией и Россией, но во всяком случае и при новой комбинации Англия имела шансы приобрести в свое распоряжение очень ценные территории Оттоманской империи.

Само собой разумеется, что с защитой маленьких наций и осуществлением права наций на самоопределение образование автономного еврейского государства в Палестине ничего общего не имеет. Ибо, во-первых, в Палестине живет лишь ничтожная часть еврейского народа, именно всего 110 000 душ из 15.000.000 еврейского населения, рассеянного по всему земному шару, главным образом, в России, Австрии и С. Штатах, что составляет всего $^1/_2\%$ общего еврейского населения во всем мире. А во-вторых, в самой Палестине евреи составляют только меньшинство населения, приблизительно $^1/_8$ часть общего числа жителей этой части Турецкой империи. Всего же в Азиатской Турции (Палестине, Сирии, Месопотамии и Аравии) числится около 300.000 евреев. Таким образом евреи нуждаются в автономии и в правах на самоопределение и т. д. не столько в самой Палестине, сколько в других местах.

Однако нельзя не видеть, что переселение в Палестину нескольких сот тысяч еврейских земледельцев, ремесленников, купцов и т. д., приток в эту область капиталов еврейской международной финан-

совой аристократии не могли бы не оказать влияния на экономическое возрождение этой турецкой провинции. В будущем евреям иммигрантам предстоит обширное поле деятельности в Палестине. Придется проявить колоссальную энергию для восстановления страны, совершенно заброшенной турками. Столетиями здесь не обрабатывалась земля, не возделывались виноградники. Все запущено, все несет следы пребывания некультурного племени. Палестина сейчас мало чем отличается от доисторической Палестины. Между тем Палестина имеет многие данные для превращения в цветущую промышленную и земледельческую область, и есть основание предполагать, что многие тысячи еврейских лавочников и ремесленников в Австрии и Польше, окончательно разоренных в результате нынешней войны, потянутся со своими семьями в Палестину, если только им пообещают автономию и кредит на первое обзаведение. В результате нынешней войны,—писали мы в 1918 г.,—экономическая борьба между нищенствующими миллионами обедневших людей, лишившихся в связи с неприятельским вторжением, погромами и т. д. всяких средств к существованию, крайне обострится, и это в связи с английской декларацией о Палестине создаст почву для успеха сионистских идей в некоторых слоях еврейского населения России и Австрии.

Почвенные и др. условия благоприятствуют развитию в Палестине сельскохозяйственной и др. отраслей промышленности. В настоящее время установлено, что почва Палестины очень плодородна, хотя во многих местах и требует обильного орошения. При осуществлении уже давно намеченного проекта оросительных работ урожай хлебов и фруктов в Палестине мог бы дать обильные плоды, которых хватило бы не только для прокормления местного населения, но и для вывоза на европейские рынки.

Впрочем, известно, что еще до войны вывоз фруктов из еврейских колоний значительно развился.

Недра Палестины также богаты минералами. В горах Аджлуна были в новейшее время найдены остатки

древних рудников, где добывалось железо; фосфаты с богатым процентным содержанием встречаются в восточно-иорданском плато. Весьма значительны и минеральные богатства Мертвого моря, волны которого выбрасывают большие массы асфальта; залежи асфальта существуют и в пустыне Иудейской, как и залежи каменной соли, серы, известкового фосфата. В водах Мертвого моря растворены поваренная соль, хлористая магнезия, бромистая магнезия и иодистый натр. Как видим, на-лицо благоприятные условия для развития многих отраслей химической промышленности, в изделиях которых после войны мировой рынок почувствует особенно сильный недостаток.

Затем нужно иметь в виду, что экономически возрожденная Палестина могла бы, по крайней мере, в течение ближайших лет служить прекрасным рынком сбыта для изделий высокоразвитых промышленных стран. Устройство железнодорожной сети, сооружение фабрик и заводов, оросительные работы и др. потребуют огромного ввоза всевозможных машин и разных других орудий производства.

Для осуществления всех этих проектов в настоящее время в общих чертах набросаны уже разные финансовые планы, в осуществлении которых собирались принять участие влиятельнейшие финансовые круги Англии и С.-Американских Соединенных Штатов. Кроме того, нужно иметь в виду, что фактически в настоящее время в Англии и в Палестине имеются уже самостоятельные еврейские финансовые институты: правда, учреждения эти в настоящее время лишь, если можно так выразиться, в эмбриональном состоянии, но все-таки представляют собою и теперь уже известный кредитный аппарат для планомерного устройства хозяйственной жизни Палестины. И было бы смешно,—говорит В. Зив,—если бы евреи, которые сыграли такую выдающуюся роль в развитии мирового кредитного хозяйства, не могли справиться с задачей финансирования самостоятельных национальных хозяйственных единиц[1]).

[1]) В. Зив, Еврейская политика и мировое хозяйство, „Вечер“ 7—XI—17.

С этой точки зрения постепенный приток в Палестину нескольких сот тысяч эмигрантов в связи с приливом сюда новых капиталов могло бы иметь некоторое значении для всего мирового хозяйства, приобщив новую ценную область к производственной жизни человечества. Продуктивная земледельческая деятельность евреев в некоторых еврейских колониях в России, участие евреев-рабочих в создании новых промышленных отраслей не только в Литве и Царстве Польском, но даже в таких передовых в индустриальном отношении странах, как Франция и С. Штаты, ясно доказывают, что иммиграция в Палестину, хотя бы и нескольких новых десятков тысяч еврейских рабочих и земледельцев, могла бы при благоприятных условиях сильно содействовать пробуждению к новой жизни этой запущенной области, которую турки оставили до сих пор в том виде, в каком они ее получили.

Однако эмиграция евреев в Палестину наталкивается на вполне естественное противодействие со стороны туземного населения. По последним статистическим данным в Палестине в начале 1921 г. числилось 110.000 евреев и около 700.000 арабов. То обстоятельство, что идея „еврейского национального центра“ в Палестине, идея создания парадоксального еврейского государства в этой части бывшей турецкой империи поддерживалась Англией, этим злейшим врагом всего Востока, уже само по себе должно было компрометировать эту идею в глазах пробуждающихся народов черного и желтого континентов. С точки зрения английских империалистов, британское влияние должно быть всесильно по обе стороны Суэцкого канала. По английским планам новосозданная еврейская „держава“ должна была являться английским часовым на страже Суэцкого канала, служить наемным солдатом Великобритании в борьбе против Египта и арабов. Ввиду роста национал-революционного движения в Египте и опасности, угрожавшей господству Великобритании на Суэцком канале со стороны Египта, Англия не желала допустить образования на мало-азиатском побережье канала го-

сударства, которое могло бы связаться узами дружбы с враждебным Англии Египтом. Такое положение превратило бы Суэцкий канал в будущей войне во второй Галлиполи. Английские дипломаты предусматривают неизбежность превращения Египта в более или менее близком будущем в независимое государство, враждебное Великобритании. Чтобы с одной стороны вбить клин между Египтом, возможным врагом Англии, и арабами, живущими по ту сторону канала, с другой—закрепить отделение Палестины от Сирии, и вырыть ров—согласно принципу „разделяй и властвуй“—между этими обеими провинциями бывшей Оттоманской империи, некоторые английские политики поддерживали план создания еврейского „государства“ в Палестине, имея в виду, конечно, превратить это новое государство в военную полуколонию Великобритании. Однако эта идея оказалась столь же химеричной, как многие другие планы, выдвинутые великобританскими мудрецами в период мировой войны и после нее, и скоро многие английские сторонники идеи национального еврейского центра в Палестине превратились в врагов сионизма. Таким образом оттолкнув от себя туземное население, вызвав во всей Палестине сильнейший антисемитизм среди арабского населения, сионисты одновременно лишились той поддержки, на которую они считали себя вправе рассчитывать со стороны Англии. После того, как мировая война кончилась полным разгромом центральных держав, и Англия не нуждалась уже так, как прежде, в поддержке со стороны еврейской журналистики, еврейских финансовых и торговопромышленных сфер, интерес Англии к осуществлению сионистских идей значительно ослабел, тем более, что среди еврейских эмигрантов, переселившихся в Палестину, оказалось не мало выходцев из России и Польши, зараженных, по мнению английских властей, большевистскими идеями.

В последнее время многие органы английской буржуазной прессы начали печатать статьи и корреспонденции из Палестины о большевистской пропаганде

в этой области, на которую Англия получила мандат от Лиги нации. Так, каирский корреспондент „Морнинг Пост" в № от 3 января 1921 г. писал:

„В последнее время большевистские агенты занялись пропагандой своих идей в Палестине. Недавно были арестованы три агитатора, но выпущены благодаря отсутствию улик. Известия из Палестины показывают, что большевистское движение возбуждает волнение и беспокойство и, несмотря на запрещение публичных митингов, трудно успокоить это настроение, которое отчасти обязано своим возникновением общему трудному экономическому положению, а также отрицательному отношению к политике правительства".

Тот же корреспондент в № от 13 января сообщает, что правительство опубликовало официальное сообщение, в котором говорится, что в день годовщины русской революции в Яффе были выпущены большевистские прокламации. В Толь-Эль-Авиве прокламации были расклеены по стенам и население само срывало их. Были сделаны усилия, чтобы убедить рабочих в обоих этих местах устроить однодневную забастовку, но это не удалось. Трое человек было арестовано, конфисковано большое количество документов, однако арестованных пришлось за отсутствием улик выпустить. Официально заявляется, что правительство следит за группой организаторов.

Комментируя это официальное сообщение, иерусалимская газета „Бейт-эль-Макдис", говорит:

„Если правительство желает предотвратить распространение большевизма в Палестине, оно должно остановить эмиграцию сионистов, потому что бо́льшая часть их, если не все, приезжают из Польши и Росси́и, родины большевизма. Никто не может отрицать, что большевизм есть детище эмиграции, а туземные жители Палестины ненавидят одинаково и мать, и ее потомство".

Другие палестинские газеты сообщают далее, что после ноября месяца в Яффе были большевистские демонстрации.

Журнал „Алэф-Бе" напечатал выдержку из комму-

нистической прокламации, выпущенной сионистами в Яффе.

Брожение среди еврейских эмигрантов в Палестине объясняется вполне естественными причинами. Эмигранты, прибывающие в Палестину из сравнительно культурных стран, находят здесь феодальное государство с дешевым трудом и не могут примириться с этим порядком вещей. Однако английские власти принимают всякую стачку за проявление большевизма и жестоко расправляются с „подстрекателями" к стачкам. Вместе с тем несомненно, что коммунистическое движение развивается среди еврейских эмигрантов. Правда, по словам Жаботинского (см. его письмо в „Таймсе" от 14 мая 1921 г.), коммунисты в Палестине не пользуются никакой популярностью, что де видно из того факта, что на последних выборах на рабочую конференцию они получили всего 250 голосов из 5.000. Однако англичане считают, что для начала и этой цифры достаточно.

Одним из факторов, обостряющим недовольство еврейской массы и даже и значительной части эмигрировавшей в Палестину интеллигенции, является разочарование в английских обещаниях относительно установления в Палестине независимого „еврейского государства", столь же еврейского, как Англия—„английское государство". Само собой разумеется, что Англия не для того завоевывала Сирию, Палестину, Месопотамию, чтобы превратить эти области в независимые государства". Фактически Палестина является английской полу-колонией, во главе которой стоит верховный комиссар, т.-е. попросту генерал-губернатор, при котором организован совет из десяти членов, из которых семь мусульман и христиан и три еврея. Этот совет не имеет никакой власти. В конце концов евреи, переселившиеся в Палестину, фактически оказываются в тех же правовых и юридических условиях, в каких они находились в Польше, Австро-Венгрии и т. д. Сходство доходит до того, что эмигрантам еврейским не удалось избегнуть и погромов в Палестине, при чем, конечно, ответственность за

погромы была возложена английской прессой и, между прочим, местными палестинскими евреями на эмигрантов. Так „Морнинг-Пост" в корреспонденции из Каира, в номере от 5 мая текущего года, объясняла погром тем, что „30 апреля еврейская коммунистическая партия разослала воззвание на нескольких языках, приглашая рабочих низвергнуть капиталистов и ввести коммунистический строй. В воскресенье, 1 мая, еврейские коммунисты напали на арабов и убили трех человек. После того арабы организовали свои силы, чтобы отомстить евреям. Произошел погром, убито 38 и ранено 210 евреев. Убит, между прочим, еврейский писатель Иосиф Бреннер со всеми членами своей семьи".

Во время этого еврейского погрома в Палестине, английские власти, действуя на подобие царской полиции во время погромов в Кишиневе, Одессе, Гомеле и т. д., арестовали евреев, осмелившихся с оружием в руках защищать свою жизнь, при чем был арестован и приговорен к 15 годам каторжных работ пресловутый лидер сионистского движения, начальник еврейского легиона в Галлиполи, входившего в состав британской армии, пытавшейся безуспешно овладеть Дарданеллами, Жаботинский.

Во время погрома английские власти не только не разгоняли погромщиков, но даже препятствовали еврейской дружине самообороны проникнуть в ту часть города, где шел погром. Кроме Жаботинского было арестовано еще 15 дружинников, которые были приговорены к 3 годам каторжных работ. Этот акт английского правосудия глубоко возмутил палестинское еврейство, и почти вся еврейская пресса обвиняла правительство в попустительстве погромщикам, при чем некоторые органы печати намекали на то, что погром и судебная расправа с дружинниками были произведены по наущению из Лондона. Так кончился медовый месяц англо-еврейской дружбы в Палестине.

В период, предшествовавший мировой войне, империалистическая Германия стремилась к утверждению своего экономического и политического влияния в Па-

лестине. Знаменитое путешествие Вильгельма II в Турцию в 1898 г. было предпринято под предлогом желания императора увидеть святые места и поклониться гробу Господню. В действительности же все немецкие усилия создать и умножить германские земледельческие колонии в Палестине имели целью, с одной стороны, обеспечить безопасность рельсовых разветвлений великого Багдадского железнодорожного пути, шедших от главной колеи Эрегли-Адана Джерубулу к Средиземному морю в части побережья, наиболее близкой к Суэцкому каналу, с другой стороны, создать из Палестины военно-политическую и экономическую базу для угрозы Суэцкому каналу и господству Англии в Египте. Для Англии, наоборот, Палестина должна была явиться крепостью, защищающей Суэцкий канал от возможной опасности с северо-востока. Однако англичанам пришлось быстро разочароваться в своей утопической мысли создать из парадоксального еврейского государства в Палестине орудие для защиты британских империалистических планов на Суэцком канале,—этом важнейшем звене в великой военно-торговой средиземной дороге от Гибралтара к берегам Персидского залива, Индии и всей Азии. С одной стороны, большая часть палестинского еврейства и прежде всего эмиграционной массы не обнаружила особенно горячего желания играть, по примеру Жаботинского и его легиона в Галлиполи, роль английского наемника для борьбы с защищающим свое право на независимость пробуждающимся Востоком, с другой стороны, англичане, равно как и сионисты, ошиблись в своих расчетах на пассивность националистических элементов арабского населения в Палестине.

Между тем руководящие слои арабского населения в Палестине при первых же известиях о проекте создания еврейского национального центра в Палестине стали в резкую оппозицию к этому проекту. Как сообщал „Морнинг Пост“ в ном. от 10 января 1921 года:

„Председатель третьего палестинского арабского конгресса, который собирался недавно в Яффе, вы-

пустил заявление, в котором он сообщает, что конгресс, являющийся легальным представителем всех классов мусульманского и христианского населения, протестует против декларации Бальфура о создании еврейского национального государства в Палестине. Он утверждает, что эта декларация нарушает естественные права народа на обитаемую им территорию и идет вразрез с международным и гражданским правом, кроме того, декларация противоречит обещаниям союзников об освобождении отделенных от Турции народов.

„Председатель говорит, что те, кого он представляет, не могут быть ответственны за последствия, которые эта декларация может вызвать на Востоке;— одно из первых последствий есть появление в Палестине большевизма, как это недавно было демонстрировано еврейскими большевистскими выступлениями и публикациями. Палестина слишком мала даже для своего населения и не имеет места для иноземцев, которые, однако, уже начали приезжать".

17 апреля „Таймс" сообщило:

„Сионистская организация узнала из достоверных источников, что группа арабов предъявила администрации Палестины следующий ультиматум: в течение пяти дней сионистская организация должна быть распущена, лидеры сионистов высланы и еврейский батальон раскассирован; в противном случае арабы, по соглашению с окрестными феллахами и бедуинами, устраивают массовой еврейский погром. Срок для выполнений требований—пятидневный. Сионистской организации сообщают, что английская администрация согласилась было на требования арабов, но что лорд Алленби отказал им. Министерство иностранных дел послало лорду Алленби телеграмму, что требования арабов о роспуске сионистской организации и раскассирования батальона удовлетворены быть не могут".

16 мая „Морнинг Пост" печатает о получении от председателя мусульманско-христианского комитета телеграммы из Яффы, в которой говорится:

„Арабское население в Палестине, как мусульмане,

так и христиане, требуют от Британского правительства организации выборного представительного правительства под Британским мандатом, а также аннулирования Бальфурской декларации о еврейском отечестве в Палестине и запрещения еврейской иммиграции".

В чем же могла увидеть средство противодействия погромной агитации со стороны руководящих слоев арабского населения еврейская эмиграционная масса в лице ее наиболее сознательных элементов? В то время, как лидеры сионизма в лице Жаботинского выдвигают безумный и преступный проект оставления в Палестине сильного британского гарнизона из евреев, сама еврейская масса в лице ее передовых элементов ищет средства самообороны в пропаганде интернационалистических идей, в союзе с арабскими беднякаами, для борьбы против общих эксплоататоров и угнетателей. Сионисты столько твердили еврейским беднякам о райской жизни в свободной независимой Палестине, что для этой массы яффский погром явился совершенной неожиданностью и вместе с тем кровавым уроком, вылечившим многие тысячи эмигрантов от националистической болезни.

В еврейскую массу все более и более проникает сознание, что Англия не имеет ни малейшего желания сделать что-либо для евреев, и что все обещания англичан помочь евреям создать свое собственное государство были только дипломатической хитростью, чтобы заманить еврейскую массу в эту страну и вместе с тем заставить богатых евреев всего мира вложить сюда свои миллионы и этим укрепить английскую гегемонию по всей Малой Азии.

Но само собой разумеется, что как только стали обнаруживаться первые признаки классового сознания среди эмигрантских масс, обманутых сионистами и английской дипломатией, отношение Великобританского правительства к еврейской эмиграции в Палестину еще более резко стало изменяться в сторону, враждебную эмигрантам. „Никаких большевиков в Палестине" под таким заглавием Таймс от 4 июня 1921 г.

напечатало телеграмму своего иерусалимского корреспондента, в которой последний сообщает, что верховный комиссар Палестины Сэр Гербер Самуэл дал публично следующее толкование известной декларации Бальфура о создании в Палестине „еврейского отечества". Согласно его заявлению, „число иммигрантов в Палестину должно быть ограничено определенными пределами в зависимости от существующего уже в стране населения; массовая же иммиграция ни в коем случае не будет допущена ввиду того, что благодаря широкой иммиграции за последнее время в Палестину проникли большевики, а в будущем количество и качество вновь прибывающих переселенцев будет подвергаться строжайшему в каждом случае рассмотрению".

Правда, как сообщала немецкая „Всеобщая газета" от 30 июля: 1921 г. „Ограничения, касающиеся иммиграции в Палестину, сняты с 1-го августа. Начиная с этого числа разрешается в первые двадцать месяцев переселиться туда 30.000 евреев". Это составляет по 1.500 еврейских иммигрантов в месяц, или 18.000 в год. При таком числе иммигрантов понадобилось бы более 50 лет, чтобы переселить в Палестину один миллион евреев, между тем, как всего на земном шаре насчитывается 15.000.000 евреев, при чем за эти пятьдесят лет последнее число, вероятно, успеет удвоиться.

Перед лицом грубых фактов действительности сионистская идея потерпела полный крах. С одной стороны, Англия ясно подчеркнула свое нежелание воплотить в жизнь свои обещания, с другой,—отвратительные предложения лакеев английского империализма вроде Жаботинских создать в Палестине сильный гарнизон из евреев, что де окажется, как доказывает Жаботинский, крайне выгодной операцией для Англии—ибо евреи якобы с охотой пойдут на военную службу за гораздо более низкую плату, чем английские рекруты, и это даст значительную экономию для английского казначейства в 200.000 ф. стерлингов,—предложения, не встретившие сочувственного отклика в английской буржуазной прессе, показывают, до какого падения дошли

сионисты. Жаботинские начали с обещаний еврейским подданным различных государств добиться для них права быть свободными гражданами в независимом еврейском государстве, а кончили унизительной мольбой по адресу английских бандитов удостоить евреев чести играть роль дешевых великобританских наемников на службе английского империализма, для борьбы с пробуждающимся Востоком и охраны Суэцкого канала, роль, на которую евреи, по словам „Таймс'а", не имеют никаких исключительных прав.

В интересах англичан увеличить несколько численность еврейского населения в Палестине в качестве противовеса арабам, но само собой разумеется, что содействие осуществлению сионистской мелко-буржуазной утопии созданию независимого еврейского государства в Палестине—не входит в английские планы.

§ 7. Вопрос о Багдадской дороге и Месопотамии после мировой войны. Борьба за нефть.

Великий Багдадский рельсовый путь, долженствовавший по немецким планам приковать Оттоманскую империю к победной колеснице Германии, должен был одновременно содействовать промышленному развитию Малой Азии, подъему производительных сил этой богатейшей по природным рессурсам части земного шара. Мировая война, внесшая такое разрушение в мировое хозяйство, уничтожившая столько сооружений во Франции, Бельгии, России и т. д., повела к уничтожению многих уже законченных участков великого Багдадского пути и вместе с тем задержала окончание этой грандиозной постройки. По первоначальным немецким планам (конвенция 1903 г.) Багдадская дорога должна была дойти до конечного своего пункта, именно до Бассоры на Персидском заливе в 1911 году. Впоследствии в результате английского противодействия Германии пришлось отказаться от этого плана, и, по немецким расчетам накануне мировой войны, великий рельсовый путь должен был дойти в 1917—1918 г.г. до Багдада. Все же это был бы великий шаг в деле экономического возрождения Малой Азии.

Мировая война опрокинула все эти планы. Раздел Оттоманской империи на „зоны влияния“ между державами победительницами, Англией, Францией, Италией и наемником Англии Грецией [1]), непрерывная война турок с союзниками и с Грецией заставили Турцию отложить на будущее осуществление великого пути, столь необходимого для экономического подъема страны, обладающей самыми прекрасными в мире климатическими условиями, окруженной судоходными реками, богатой неисчерпаемыми рудниками, залежами нефти, лесами и т. д. Между тем, в настоящее время общее протяжение железнодорожных линий во всей Анатолии достигает приблизительно 3.000 километров, не включая сюда железных дорог, являющихся концессиями муниципалитетов и обслуживающих небольшие местечки, равно как шоссе и городские средства сообщения.

Постройка Багдадской дороги немцами продолжалась безостановочно даже во время войны. Они успели закончить громадный Таврский туннель, перекинуть деревянный мост через Евфрат и довести магистральную линию в восточном направлении за Расэль-Аин более чем на полпути к Моссулу, где расположены богатейшие нефтяные источники. Помимо этого уже функционировала линия до Самарии, и, наконец, сами же англичане закончили участок между Багдадом и Бассорой.

В данный момент положение с Багдадским рельсовым путем рисуется следующим образом. Багдадская дорога перерезана в нескольких местах и почти не функционирует. С августа 1921 г. прервано сообщение с Персией, при чем важный пункт Ханикин, в котором предполагалось устроить смычку Багдадского пути с персидской железной дорогой, разграблен и разрушен. В борьбе за великий Багдадский путь Германия сошла со сцены. Восточной политике Германии нанесен тяжелый удар.

---

[1]) Подробно о разделе Турции по Версальскому и Севрскому договорам см. нашу книгу „Революционная Турция“, стр. 58—68.

Захватив Багдад в свои руки и установив здесь свою гегемонию, Англия превратила южный участок этого пути из орудия, направленного против английского господства, в орудие английского могущества. В настоящее время в Месопотамии, где находится сильная английская армия, достигавшая в некоторые моменты 1918—1921 г.г. численности до 200.000 человек, имеется 945 английских миль железнодорожного пути и для завершения Багдадского пути остается отстроить всего около 700 километров. Английские капиталистические круги выдвигают ныне проект о проведении железной дороги из Месопотамии в Персию. Английский синдикат, в который вошли такие сильные группы, как Anglo-Persian Oil C⁰ (Англо-Персидская нефтяная компания), Armstrong, Witwort, Wickers and Pearson C⁰ (Армстрон, Витворт, Викерс и Пирсон Компания) получил разрешение произвести изыскание для постройки железной дороги от Багдада на Керманшах. На почве всех этих проектов развивается сильнейшее грюндерство. Так предполагается создать Восточный Банк (Oriental Bank), который монополизировал бы всю экономическую жизнь Передней Азии.

В настоящий момент все английские железнодорожные планы в Малой Азии связаны с стремлением Великобритании захватить в свои руки монополию нефти.

Последнее десятилетие, особенно период, начиная с мировой войны, характеризуется необычайным ростом спроса на нефть. Одной из главных причин этого роста является все увеличивающаяся замена угля нефтью как в торговом, так и в военном флоте, фактор, играющий, между прочим, видную роль в обострении безработицы в английской угольной промышленности. Нижеследующая таблица свидетельствует о росте мирового тоннажа с нефтяной двигательной силой:

Годы.	Мировой тоннаж с нефтяной двигательной силой.
1914 (июль)	1.310.000 бр. тонн
1919 „	5.337.000 „ „
1920 „	2.359.000 „ „
1921 „	12.797.000 „ „

Итак, за период с 1914 по 1921 г. потребление нефти во флоте возросло в десять раз.

Из данных, опубликованных Lloyds Register of Shipping за 1920—1921 г., явствует, что впервые в этом году выстроенный за год мировой тоннаж с нефтяной топкой превышает тоннаж с каменноугольной топкой. Итак, нефть начинает решительно вытеснять уголь в торговом и военном флоте. В 1920—1921 г. было построено 353 судна, приспособленных к сжиганию нефти общим водоизмещением 1.867.000 бр. тонн, что составляет 58% всего выстроенного тоннажа. В Соединенных Штатах все пароходы, за исключением трех с общим водоизмещением 8.581 тонн, были приспособлены под нефть. Тоннаж моторных судов, в которых нефть сжигается не для нагревания котлов, а в двигателях внутреннего сгорания, увеличивался, начиная с момента мировой войны, следующим образом:

	Моторные суда. Число.	Тоннаж.
К июлю 1914 г.	297	234.000 бр. тонн
„ 1919 „	912	753.000 „ „
„ 1920 „	1.178	956.000 „ „
„ 1921 „	1.473	1.248.000 „ „

Наконец, тоннаж флота, приспособленного специально для перевозки нефти, возрастал за период 1914—1921 г.г. следующим образом:

	Тоннаж наливного флота.
К июлю 1914 г.	1.479.000 бр. тонн
„ 1919 „	2.929.000 „ „
„ 1920 „	3.354.000 „ „
„ 1921 „	4.419.000 „ „

Эти цифры иллюстрируют все возрастающее значение нефтяной промышленности в мировом хозяйстве и в частности объясняют нам значение для Англии месопотамских нефтяных источников, равно как причину англо-американских трений из-за этой области.

В Месопотамии имеются два главных нефтеносных района: один к северо-востоку от Бассоры простирается до Персии, второй лежит на востоке от Мосула. По тайному договору, заключенному между союзниками в 1916 г., первый район должен был перейти в руки Англии, второй в руки Франции. Ни о каких „мандатах“ тогда не было речи—это был ничем не прикрытый грабеж. Нефтяные источники в районе Бассоры эксплоатируются в настоящее время „Англо-персидской акционерной нефтяной компанией“, владеющей также нефтяными источниками в южной Персии и являющейся гигантским „трестом-спрутом“, поглотившим целый ряд более мелких нефтяных компаний. Директора этой компании являются заправилами в десятках других разнородных предприятиях и оказывают мощное влияние на правительственную политику в смысле направления ее в пользу нефтяных королей.

Мосульские нефтяные источники эксплоатируются „турецкой нефтяной компанией“, все акции которой фактически находятся в руках английских финансистов, так как акции, принадлежавшие германскому банку, составлявшие 25% общего капитала, конфискованы английским правительством.

Английский проект захвата нефтяных источников в Малой Азии вызвал, как известно, сильную оппозицию в Америке. Как некогда золото, ныне нефть приковывает к себе особое внимание великих держав и является фактором международных конфликтов. Нефть нужна во время мира и особенно необходима во время войны.

В ноте от ноября 1920 г. правительство С. Штатов послало Англии весьма решительную ноту по поводу английской монополии на месопотамскую нефть. Америка потребовала „равенства и одинаковых прав торговли и промышленности во всех территориях, подпавших под власть держав, благодаря войне. С. Штаты, содействовавшие победе, не позволят игнорировать американские интересы в вопросах, вытекающих из войны“. В своей ответной ноте по поводу мандата на

Месопотамию британское правительство указало, что концессии на эксплоатацию нефтеносных залежей в Моссуле и Багдаде были предоставлены Англии еще до войны и что данные концессии находятся вне контроля Лиги наций. Однако американское правительство не высказывает ни малейшего желания согласиться с такими толкованиями и, как писала филадельфийская газета „Public Ledger", имеются самые серьезные основания думать, что министерство иностранных дел будет со всей силой оспаривать мнение Англии.

Вопрос о Багдадской железной дороге и эксплоатации Месопотамии перестал быть яблоком раздора между Англией и побежденной Германией. Теперь этот вопрос становится одним из факторов конфликта, все более и более обостряющегося, между Англией и Америкой.

В период, предшествовавший мировой войне, вопрос о месопотамской нефти не носил острого характера. Да и вообще колоссальное значение нефти не было очевидно германским империалистам. После заключения германо-турецкого договора 1903 г. о Багдадской железной дороге Немецкий банк послал для исследования месопотамских нефтяных источников научную комиссию, которая представила очень сдержанный доклад. Хотя изобретателем знаменитого мотора, который перевернул морскую проблему и необычайно усилил значение нефти, был немец Дизель, однако Германия довоенной эпохи не имела своей „нефтяной" политики. Месопотамия интересовала германскую буржуазию прежде всего с точки зрения создания и развития в этой области хлопковой культуры и свержения гегемонии С. Штатов на мировом хлопковом рынке. Немецкий банк не использовал приобретенной им от Турции концессии на разработку нефтяных источников. Это дало возможность Англии уже в то время приобрести в Месопотамии некоторые преимущества.

Вопросом о месопотамской нефти заинтересовалась и Америка. Уже до мировой войны американский нефтяной трест многократно пытался обеспечить за собой

нефтяные источники Месопотамии, предлагая турецкому правительству целый ряд льгот, не считая 12.500.000 франков из ежегодной прибыли. Однако Англии удалось устранить эту опасность путем договора с немецким банком, уступившим английской группе преимущественные права на месопотамскую нефть.

Вопрос о нефти приобрел особенно острое значение в последнее время вместе с констатированным нами выше переходом военного и торгового флота на нефтяное отопление. Нефть сокращает машинный персонал на 25%, при чем одна тонна нефти заменяет четыре тонны угля. Нефть увеличивает боеспособность военного флота, расширяет радиус его действий, освобождает флот от зависимости от угольных станций. Двигательной силой в подводных лодках и воздушных судах, которым принадлежит будущее, является нефть и ее продукты.

Обладание нефтью является одним из главных условий господства на морях. Гегемония на море будет принадлежать тому, кто овладеет нефтью. В то же время нефть с каждым днем приобретает все большее и большее значение в промышленности.

Неудивительно, что Англия стремится обеспечить в своих руках обладание месопотамскими и персидскими нефтяными источниками и овладеть всем южным участком Багдадской дороги и ее будущим разветвлением на Керманшах. Неудивительно, что, не ограничиваясь этим, Англия пыталась захватить Бакинский район и утвердить свое господство на Каспийском море.

Англия поставила основной задачей своей нефтяной политики превратить Месопотамию, Персию и Кавказ в резервуар нефти для Великобритании. И в тот момент, когда английский флот господствовал в Каспийском море, когда в Персии хозяйничали английские войска, а Анатолия лежала у ног победителей, план английской нефтяной политики казался близким к осуществлению. Однако победы советских войск на Кавказе, торжество национально-революционного движения в Малой Азии, последние события в Северной Персии нанесли сильный удар

английским планам захватить монополию нефти в свои руки и этим самым обеспечить осуществление основной цели английской политики—именно удержание гегемонии на море.

В период, предшествовавший мировой войне, французские империалисты не интересовались вопросом о нефти. Война заставила их обратить внимание на жидкое топливо. В течение 1917 г. ежемесячные потребности французского военного министерства в нефти равнялись в среднем 50.000 тонн. В течение 1918 г. Франция закупила в Америке около 1.000.000 тонн нефти и продуктов ее выработки. Нефть приобрела такое значение для армии и флота, что уже в июне 1917 г. сенатским декретом был учрежден „Главный нефтяной комитет", имевший задачей удовлетворять потребности армии и флота в нефти, регулировать закупку этого продукта за границей и потребление его населением. Председателем этого комитета был назначен сенатор Анри Беранже, получивший титул „Главного комиссара нефти".

Немедленно после окончания войны французская печать заговорила о „нефтяном империализме" и потребовала участия Франции в эксплоатации мировых нефтяных источников. Французская нефтяная политика выразилась в стремлении овладеть румынскими нефтяными и галицийскими источниками, и захватить часть нефтеносных районов в Месопотамии. На конференции в Сан-Ремо 24 апреля 1920 г. между Англией и Францией было подписано соглашение, по которому Франция должна была получить определенную часть немецких акций, вложенных в нефтяные предприятия в Галиции, Румынии, а также в Баку (фирма Нобеля). Что же касается Малой Азии, Франция получила право провести два нефтепровода в зоне французского влияния.

Принимая во внимание то значение, которое неожиданно приобрела месопотамская нефть не только для Англии, но и для Франции, неудивительно, что обе державы начали борьбу за Багдадскую дорогу. По договору Сайк-Пико Франция должна была получить Моссул, важнейший узловой пункт Багдадской

дороги и центр нефтеносного района. Эта уступка вызвала сильное волнение в Англии. „В Моссуле решается судьба Индии и английской гегемонии на морях“, писали английские газеты. Некоторые органы прессы утверждали, что „держава, утвердившаяся в Моссуле, сумеет захватить Багдадскую дорогу в свои руки, обогнуть Суэцкий канал и аттаковать Индию с тылу“. Франции пришлось отказаться от Моссула.

После победоносного продвижения войск Национального Ангорского Собрания, предводимых Кемалем, Малая Азия и Багдадская дорога разделились следующим образом: Анатолийский участок очутился в руках ангорского правительства, сирийские и киликийские ветви очутились в французских руках, вся остальная часть Багдадского пути досталась Англии.

Это деление Багдадского пути предопределило дальнейшее направление английской политики в Малой Азии.

Наступление Греции, сторожевого пса Англии в Малой Азии, должно было отдать в руки Великобритании анатолийскую часть Багдадской железной дороги в тысячу слишком километров. Этой же цели служило и курдское восстание 1921—1922 г.г., провоцированное английскими агентами. Киликия и Сирия с проходящими по этим областям разветвлениями Багдадского рельсового пути не могли также не привлечь к себе внимания английских империалистов. Французская пресса неоднократно подчеркивала, что англичане самым энергичным и „вероломным“ по отношению к Франции образом поддерживали восстание и жестокую партизанскую войну в Киликии против французских войск.

Вопрос о Багдадской дороге приковывает к себе внимание и французских империалистов. По одному из пунктов франко-турецкого соглашения, подписанного 9 марта 1921 г. в Лондоне председателем французского совета министров Брианом и Бекир-Сами-беем, делегатом Великого Национального Собрания в Ангоре, Турция передает французской группе участок Багдадской железной дороги между Киликийскими воротами и Сирийской гра-

ницей. Во французской печати не раз объяснялась вся важность для Франции обладания Киликией (Аденским вилайетом). Владеть Киликией—это значит владеть ключом к Багдадской железной дороге, стесненной здесь хребтами Тавра и Гяурдагом. Отсюда отходят магистрали на Сирию, Месопотамию и малоазиатскую Турцию. Те же причины в свое время побуждали немцев устремлять столько сил и средств на усиление своего влияния в той же Киликии.

Французские империалисты отнюдь не удовлетворены той долей участия в эксплоатации месопотамских нефтяных источников, которую им предоставили англичане. Мы уже упомянули, что по договору Сайк-Пико Моссул должен был перейти к Франции. Но Англия отказалась уступить Моссул Франции, желая захватить в свои руки монополию на источники керосина, находящиеся в окрестностях Моссула. Из-за неудачи в этом вопросе Клемансо должен был покинуть свой пост. При Мильеране между Францией и Англией подписано соглашение, по которому Англии уступлено 75% нефтяных богатств Месопотамии, а Франции 25%.

Но и этот договор не удовлетворил французских империалистов. Вопрос о Багдадской дороге и Месопотамии снова грозит международными осложнениями, с той разницей, что теперь в качестве главного претендента на турецкое наследство выступает Англия, и потому другие претенденты на то же наследство, Франция, Италия, С. Штаты, выступают в мало-азиатском вопросе, как противники Великобритании.

Что касается будущности самой Багдадской дороги, очевидно, что, только свергнув иго мирового империализма, новая Турция сумеет довести это великое сооружение до конца. Иначе соперничество великих держав в Малой Азии надолго затормозит осуществление грандиозного проекта Пресселя,—долженствующего сыграть роль могучего фактора в деле возрождения всей Малой Азии,—и вместе с тем снова явиться одним из факторов мировой войны.

Буржуазный строй неизбежно рождает из своих недр новые международные конфликты и опасность

войн еще более страшных, чем предшествующая война. Мировая война 1914—1918 г.г. велась прежде всего за уголь и железо. Теперь к этим факторам опасных международных столкновений прибавился новый фактор—нефть. Запах нефти сильно чувствовался и на Генуэзской конференции, и здесь закулисная борьба различных капиталистических групп из-за русской нефти носила крайне острый характер.

Будущая мировая война может вспыхнуть из-за месопотамской и персидской нефти, из-за нефтяных источников на Камчатке и Сахалине, в Китае и т. д. При капиталистическом строе всякий новый источник промышленного богатства, всякое новое открытие науки, каждое новое раскрытие тайн природы и неисчерпаемых сокровищ матери-земли рождает из себя подобно зубам Дракона, посеянным Язоном, кровавые конфликты.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

Предисловие. 5

Введение. Роль металлургической промышленности и военной индустрии во внешней политике. Экономический империализм. Интернационал смерти и разрушения 11

Багдадская дорога (Борьба за Малую Азию).

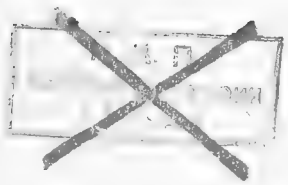
§ 1. Англо-германская дружба и Багдадский вопрос (1888—1903). 53

§ 2. Период англо-германской распри (1903—1911). 72

§ 3. Немецкая торговля с Турцией. 83

§ 4. Балканские победы и вопрос о Багдадской дороге. . . . 89

§ 5. Мировое значение Багдадской дороги. 111

§ 6. Раздел Малой Азии. Война 1914—1918 г.г. Вопрос о Палестине во время и после мировой войны. 119

§ 7. Вопрос о Багдадской дороге и Месопотамии после мировой войны. Борьба за нефть. 153